



مجموعه التشريعات  
الكويتية

الجزء السادس

الجزء السادس

# قانون التجارة البحرية

والقوانين المكمله له:

- قانون الجواز البحري.
- قانون الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين.
- قانون الأمن والنظام والتأديب في السفن.
- قانون انضمام الكويت إلى معاهدة سندات الشحن.

قانون التجارة البحرية

وزارة العدل  
فبراير ٢٠١١  
الطبعة الأولى

الطبعة الأولى  
فبراير ٢٠١١

مطابع  
الخط  
طبع في

( 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 تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

## الفرع الثاني - تسوية الأضرار

( مادة ٢٩٣ )

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

( مادة ٢٩٤ )

لا يلزم المؤمن بإصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها.

( مادة ٢٩٥ )

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

( مادة ٢٩٦ )

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

( مادة ٢٩٧ )

- ١- يبلغ الترك إلى المؤمن بإعلان 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 قانوناً بما دفعه من تعويض في الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية 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 لاحقاً 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 لإقامة 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 سنتين 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 بئدب خبير عقب وقوع الحادث، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانوناً.

## الفصل الثاني

### أحكام خاصة ببعض أنواع 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 تتجاوز 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 أيًا 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 كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها.
- ٢- وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن. أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها.

( مادة ٣٠٧ )

- ١- يبقى المؤمن مسؤولاً 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 والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها 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 أياً 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- إذ أُصِيبَت 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 أُجرت 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 عائق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ومع ذلك يجوز للمؤمن فسخ العقد خلال شهر من تاريخ إعلان انتقال الملكية أو الإيجار. وفي هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة

عشر يوماً من تاريخ الإعلان 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 عائمة (اشترك) (\*)

(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 اتفق على غير ذلك.

(مادة ٣١٧)

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافاً إليه ما تحملته 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 بإخطار 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 تشتمل على الشروط 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 حدة.
- ٢- ويلتزم المؤمن له في وثيقة التأمين العائمة بإخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزماً بقبول التأمين عليها:
  - ١- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له، أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين. ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائياً من وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم المؤمن له إخطاراً عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.
  - ٢- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت إخطار 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 إخطار المؤمن خلال خمسة أيام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف وإلا 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 وفقاً 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 وإن تعددت الحوادث.

بسم الله الرحمن الرحيم

## مذكرة إيضاحية

# لمشروع قانون التجارة البحرية

يمثل البحر ركناً هاماً من أركان الحياة الاقتصادية في الكويت. فقديمًا 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 مركزاً هاماً للتجارة البحرية حيث كانت المرفأً الطبيعي للمناطق المحيطة، كما كانت مركزاً لتلقي التجارات القادمة من الشرق الأقصى والعبارة إلى الشرق الأدنى والدول الغربية. فلما ظهر النفط، ووثبت الكويت وثبتها الكبرى في مجال التقدم الحضاري فحققت في سنوات قلائل أرفع مستويات النمو الاقتصادي، اتسع نطاق التجارة اتساعاً ضخماً 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 وإنشاء أسطول وطني من السفن التجارية وناقلات النفط ظلت تتولاه بالرعاية والمساندة حتى أصبح يحتل مكان الصدارة بين أساطيل الناقلات في البلاد العربية، وأصبح علم الكويت 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، والخسارات 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 يونية 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 بالإجراءات الإدارية، ولا يعالج إلا السفينة كأداة للنقل البحري دون أن يعالج أهم موضوعات النشاط البحري ذاته كتنظيم النقل البحري بشتى أنواعه، ومسئولية ملاك السفن والناقلين عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصولها، وأحكام المساعدة والإنقاذ والإرشاد البحري، والخسارات المشتركة والتأمين البحري بصوره المختلفة كالتأمين على السفينة والتأمين على البضائع والتأمين ضد المسؤولية.

ولقد استشعر الفقه والقضاء هذا النقص البالغ في تنظيم النشاط البحري في الكويت. فأشار الفقه إلى الحاجة العاجلة لإصدار 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 - إزاء 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 والإدارية - وهي تستشعر واجبتها نحو استكمال وتطوير التشريعات الأساسية في البلاد، وتقدر مدى الحاجة العاجلة لإصدار تشريع ينظم الملاحة التجارية 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 جميعاً للوصول إلى حلول تشريعية موحدة بشأنها تفادياً من تعارض القوانين وتنازعها في هذا المجال.

وفيما يلي بيان لأهم سمات المشروع واتجاهاته العامة وخطوطه الرئيسية:

أولاً: 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، و المشروع 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 يونيو 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، فقنن بعض القواعد التي استقرت عليها هذه الأحكام. ومن أمثلة ذلك اعتبار وكيل السفينة ممثلاً للناقل البحري فيما يقام منه أو عليه من دعاوي في الجهة التي يقع فيها التوكيل.

ثانياً: أولى المشروع المعاهدات البحرية عناية فائقة بوصفها مصدرراً رئيسياً من مصادر القانون البحري، فنقل إلى نصوصه أحكام المعاهدات البحرية التي انضمت إليها الكويت وفي مقدمتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن، وذلك تفاعياً من ازدواج القواعد واختلافها بين المعاهدة والقانون البحري الوطني. وهو الازدواج الذي كان مثاراً 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.

ثالثاً: توخى المشروع في أحكامه المحافظة على أسطول السفن التجارية الكويتية بوصفه جزءاً 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 مجلس الإدارة في شركات المساهمة بما فيهم الرئيس من الوطنيين. وبذلك حقق المشروع الهيمنة الوطنية التامة على هذا النشاط الحيوي الذي يمثل مصدراً هاماً من مصادر الدخل القومي، مع إفساح المجال في ذات الوقت للاستعانة برأس المال والخبرة الفنية الأجنبية في نطاق محدود لا يتعارض مع الحماية اللازمة للمصالح القومية.

رابعاً: وتمشياً مع سياسة الحفاظ على الاقتصاد القومي للبلاد، منع المشروع نقل ملكية السفن الكويتية التي تساهم فيها أو تدعمها الدولة إلى أجنبي إلا بعد الحصول على إذن بذلك من الوزير المختص. ورتب المشروع البطان بقوة القانون على كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الإذن.

خامساً: وجه المشروع عناية خاصة لدعم الائتمان البحري، وتهيئة السبيل 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 الميناء - على نحو يحفظ لملاك السفن حيازتها واستغلالها والتصرف فيها، ويكفل للدائنين حق التتبع تأميناً لحقوقهم. وهو النظام السائد في التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية. ولم تكن النصوص التشريعية في الكويت لتسمح بتطبيقه نظراً لاقصار نظام الرهن الرسمي على العقارات، وصعوبة قياس السفينة على العقار في هذا الصدد دون نص تشريعي.

سادساً: حرص المشروع على إقامة 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 يجز للمالك أو الناقل التحصن وراء شروط الإعفاء من المسؤولية، ولم يلزمه بالتعويض الكامل، وإنما حدد مسؤوليته بمبالغ معينة لكيلا يلقي عبئاً ثقيلاً يقعه عن متابعة نشاطه في الاستغلال البحري. وكان هذا النهج هو رائد المشروع كذلك في مجال التأمين البحري، إذ عني بتحقيق التوازن بين حقوق المؤمن وحقوق

المؤمن له، بحيث لا تطغى الشركة المؤمنة على حقوق المؤمن له، ولا يتخذ هذا الأخير من التأمين ذريعة للإثراء على حساب الشركة المؤمنة.

سابعاً: جرى المشروع على سنن واحد فيما يتصل بإثبات عقود النقل والتأمين البحري، فأوجب إثباتها جميعاً بالكتابة حتى تتحدد التزامات الطرفين فيها تحديداً واضحاً، ولما كانت هذه العقود تحرر عادة بلغات أجنبية وبحروف صغيرة، وتزدحم بالشروط والبنود التي يتعذر قراءتها، ويدق استيعابها، فقد عنى 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 ببطلان أو سقوط حق المؤمن له أو تحديد الضمان، بأن تكتب هذه الشروط بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً، وإلا بطل الشرط.

ثامناً: وعملاً على سرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقود البحرية حتى تستقر المراكز القانونية لأطرافها، ولا تتراخى المطالبة بالحقوق الناشئة عنها لآجال طويلة يظل فيها الطرف الآخر مهدداً بدعاوي قد يتعذر عليه استجماع أدلتها، فقد وضع المشروع آجالاً قصيرة - تتراوح بين سنة وستين - لتقادم الدعاوي الناشئة عن العقود البحرية مع النص على انقطاع هذا التقادم - بالنسبة لدعاوي النقل والتأمين البحري - بمفاوضات التسوية أو بنذب 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 مسايرة 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 ينتشر في السنوات الأخيرة من صعوبات بشأن التحديد القانوني لمسئولية الناقل. وهل يعتبر وعاء الشحن طرداً واحداً في مجال تحديد هذه المسؤولية أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود. وهي مسألة أثارَت جدلاً طويلاً اختلفت فيها أحكام القضاء. وقد حسمها المشروع متبعاً 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 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 اتبعه المشروع بشأن المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة ووسائل السلامة فيها. وبيان الخدمات الطبية والصحية الواجب توافرها عليها. وتنظيم غداء 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 تباعاً فيما يلي:



## الباب الأول 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 كالأرصفة 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 جميعاً 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 إسم وجنسية وموطن.

وقد تناول المشروع هذه الخصائص جميعها في المواد من ٢ إلى ٦ فأشارت المادة الثانية إلى أن السفينة تعتبر مالاً منقولاً تسري عليه القواعد العامة للأموال المنقولة إلى جانب الأحكام الواردة في القانون البحري والتي تعامل فيها السفينة معاملة العقار كتسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، ورهنها رسمياً، وإخضاعها في الحجز عليها لإجراءات شبيهة بإجراءات العقار.

وعالجت المادة الثالثة من المشروع مسألة هامة هي جنسية السفينة. وإذا كانت

المعايير التي اتخذتها الدول لإسباغ جنسيتها على السفن قد تعددت - بين معيار البناء الوطني ومعيار الطاقم الوطني ومعيار الملكية الوطنية - فقد اختار المشروع من بينها معيار الملكية الوطنية، إذ فضلاً عن أنه المعيار المستقر في الكويت والسائد في التشريعات العربية، فإنه أكثر المعايير ملاءمة لأوضاع الكويت التي لم تنتهياً لها بعد صناعة بناء السفن، فضلاً عن أن أسطولها الفتّي ما زال بحاجة وهو في طور النمو، إلى الاستعانة بالخبرة الفنية الأجنبية. فاشترط المشروع لاكتساب السفينة الجنسية الكويتية أن يكون مالكيها أو ملاكها جميعاً من الكويتيين إذا كانوا من الأشخاص الطبيعيين. فإذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامنين ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية. وألا تقل نسبة رأس المال الكويتي في شركة التوصية عن ٥١٪. وإذا كان المالك شركة ذات مسؤولية محدودة وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتيًّا، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين أما في الشركات المساهمة- وهي الصورة الغالبة في الاستغلال البحري نظراً 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 ذلك الوقت من الاستفادة بالأموال والخبرة الأجنبية.

ومع ذلك فقد أفسح المشروع المجال لتعديل النسب المشترطة 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 علماً غيره. وذلك حتى لا يساء استعمال علم الدولة إذا أجزت السفينة لجهة أجنبية.

كما اشترطت الفقرة الأولى من المادة الخامسة أن يكون للسفينة إسم يميزها. وللمالك الحرية في اختيار إسم سفينته، غير أنه دفعاً للبس الذي قد ينشأ عن اختيار إسم يشبه أو يختلط بأسماء سفن سبق تسجيلها، فقد استوجب المشروع موافقة مكتب مسح

وتسجيل السفن على الإسم. كما اشترط أن يكتب هذا الإسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانب مقدمة السفينة. كما يكتب على مؤخرتها مصحوباً باسم ميناء التسجيل وذلك حتى يتيسر تمييز السفينة ومعرفة موطنها.

ولما كانت لحمولة السفينة أهمية قصوى في تقدير إيجارها، وفي تحديد رسوم المواني والإرشاد، فضلاً عن اتخاذها أساساً لتحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لأحكام هذا المشروع ( مادة ٩٤ )، فقد أوجبت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على مالك السفينة أن يحدد رسمياً حمولتها الصافية والإجمالية 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.

وإذا كانت الدول قد درجت على أن تخصص السفن الوطنية ببعض المزايا دعماً لأسطولها التجاري، وحماية لسفنها من المنافسة، فقد قصرت المادة السابعة حق الصيد والقطر والإرشاد في المياه الإقليمية، وكذلك الملاحة الساحلية، على السفن التي تتمتع بجنسية الكويت. غير أن المشروع لم يشأ أن يوصد الباب تماماً 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. وغنى 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 إشهار التصرفات الواردة على السفينة في سجل السفن ورتبت على عدم شهرها عدم نفاذها لا في حق الغير فحسب، وإنما كذلك فيما بين المتعاقدين حثاً لهما على إشهار 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 بإثبات جميع البيانات الخاصة بها في سجل خاص، وتتبع ما يرد عليها من تصرفات.

فصت المادة ١١ من المشروع على أنه لا يجوز لأية سفينة أن تسيّر رافعة العلم الكويتي إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون، كما بين المشروع الإجراءات التي تتبع في التسجيل، فعدد البيانات التي ينبغي أن يشتمل عليها طلب التسجيل مع إرفاق المستندات الدالة على صحتها ( المادة ١٢). وحتى لا يتراخى ملاك السفن في تسجيلها أو جب 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 الإرث.

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 إجراءاته.

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

كما وضعت المادتان ٢٣، 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 مخاطرها التي تقتضي أن تفرض الدولة لونها 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 حمولتها 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 وفقاً 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، فقضت 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 يوماً.

وأجازت المادة ٢٨ لمكتب مسح وتسجيل السفن ولقنصل الكويت في الخارج منح السفينة ترخيصاً مؤقتاً بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لإتمام 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 إنما تقتصر على سفنها الوطنية، إلا أن المشروع قد بسط هذه الرقابة كذلك على السفن الأجنبية التي توجد في ميناء الكويت ( المادة ٢٩ ) للتحقق من توافر شروط السلامة فيها إعمالاً لأحكام المعاهدات الدولية.

وخولت المادة ٣٠ للإدارة 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 الإدارة البحرية المختصة أو من يقوم مقامه سلطة منع السفينة من السفر إذا لم تتوافر فيها شروط السلامة. كما منحته 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 لذوي 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 النزهة.

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 فصول: أولها في بناء السفينة، وثانيها في الملكية الشائعة، وثالثها في الامتيازات البحرية، ورابعها في الرهن البحري. وقد عنى 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 والرهون 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 تنتقل ملكية الأجزاء التي تم بناؤها إلى طالب البناء. وقد أخذ المشروع بالرأي الراجح فقهاً والذي أخذ به المشرع الفرنسي في القانون الصادر في ٣ يناير سنة ١٩٦٧ فنصت المادة ٣٩ من المشروع على أن تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء، ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق مخالف بين الطرفين. وذلك اعتباراً بأن بناء السفينة لحساب طالب البناء هو بيع لشيء مستقبل (تحت التسليم) فلا يتم انتقال الملكية فيه إلا بعد تمام البناء وتسليم السفينة وينبى على ذلك أنه إذا أفلس الباني فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا لها، وإنما يكون حقه مقصوراً على التقدم إلى التفليسة كدائن بما دفعه من ثمن، والخضوع في ذلك لقسمة الغرماء وفقاً للقواعد المقررة في الإفلاس.

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

أما المادة ٤٠ فتتعلق بموعد تقادم دعوى ضمان العيوب الخفية وسائر دعاوى الضمان.

(ب) أما الملكية الشائعة فقد خصص لها المشروع الفرع الثاني. واستهلقت الفقرة الأولى من المادة ٤٢ أحكام الشيوخ 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 الحصص على المالكين الآخرين بنسبة حصصهم في السفينة.

وتكلمت المادة ٤٤ في كيفية إدارة الشيوخ، فعهدت بها إلى سلطة 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 استثني 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 إيراد قيود اتفاقية على سلطة المدير - بقرار كتابي يصدر بالأغلبية المنصوص عليها في المادة ٤٢. غير أن هذه القيود الاتفاقية وإن كانت غير ملزمة في العلاقة بين المالكين والمدير فإنه لا يحتج بها على الغير إلا من تاريخ شهرها في سجل السفن.

ولما كان من شأن التصرف في الحصص بالبيع إقحام مالك جديد في الشيوخ قد لا يعرفه المشتاعون الآخرون أو لا يرتاحون إليه، فقد أتاحت لهم المادة ٤٥ إقصاءه باسترداد الحصص المباعة. 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 يتعذر معه استمرار الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة إنهاءه ببيع 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 الإقلال من عدد الديون



الممتازة، فلم يضاف إلى الأنواع الخمسة التي أوردتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٦٧ ديوناً أخرى حتى يزيد من القيمة الائتمانية للرهن البحري الذي يأتي في المرتبة بعد حقوق الإمتياز، وحتى يتبقى للدائن المرتهن ضماناً جدياً 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 والموانئ والأحواض وطرق الملاحة ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي أحدثتها السفينة مع أن هذه الديون لا تأتي إلا في المرتبة الرابعة وفقاً لأحكام المعاهدة.

وتناولت المادة ٤٩ من المشروع محل الإمتياز فبينت الأموال التي ينصب عليها هذا الحق وهي السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة الأخيرة أي التي نشأ خلالها الدين. وكذلك 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 الإمتياز الخاص بالديون الناشئة عن عقد استخدامهم، فجعله منصباً على مجموع أجور النقل المستحقة على الرحلات التي تتم 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 الإمتياز. 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 والإعانات التي تمنحها الدولة لا تعتبر أصلاً جزءاً من الذمة المالية التي انصب عليها الإمتياز فقد استبعدتها الفقرة الأخيرة من نطاق الملحقات، فلا يمتد إليها ضمان الدائن الممتاز.

وتناول المشروع في المادة ٥٢ مسألة ترتيب حقوق الإمتياز. فاعتبر ديون كل رحلة كتلة قائمة بذاتها ويكون ترتيبها وفقاً 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 طبقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها بحيث يقدم الدين الأحدث تاريخاً

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 وفقاً 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 الإنصاف تمكينهم من الحصول عليها.

وعالجت المادة ٥٤ كيفية انقضاء حقوق الامتياز، فقضت بأن الامتياز ينقضى 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 يضيّع على الدائنين حقوقهم في الامتياز فأبقى عليها ولو لم يقوموا بالإجراء المذكور ما دام أن الثمن لم يدفع أو دفع ولم يوزع.

وأشارت المادة ٥٥ إلى أن حقوق الامتياز تنقضي على أية حال بمضي سنة باستثناء حقوق الامتياز التي تضمن ديون التوريد فإنها 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 سئ 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 رهنًا 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 رهنًا لا يخرجها من حيازة مالكها 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 باطلاً. والرسمية هنا ركن لانعقاد العقد ولا يغني عنها أي إجراء آخر.

وأشارت المادة ٥٩ إلى أن الرهن المقرر على السفينة يظل عالقاً بحطامها، وذلك حفظاً لحق الدائن المرتهن إذا زال وصف السفينة عن المنشأة البحرية لا سيما أن العبرة 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 والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة لأن هذه الإعانات تمنح لاعتبارات قومية بعيدة عن فكرة الائتمان البحري وضمن الدائنين.

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

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

وتحدثت المادة ٦٥ عن حق التبعية 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 واقعاً على أكثر من نصفها. ورتبت المادة ٦٧ على حكم مرسى المزداد تطهير السفينة من جميع رهون، وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن.

وعالجت المادتان ٦٨ و ٦٩ حالة تتبع السفينة والتنفيذ عليها في يد الحائز. والمقصود بالحائز هو من تنتقل إليه ملكية السفينة في الفترة الزمنية الواقعة بين إشهار الرهن وقيد محضر الحجز على السفينة. فأوجب المادة ٦٨ على الدائن المرتهن أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسمياً بدفع الدين. فإذا شاء الحائز اتقاء إجراءات البيع، وأراد تطهير السفينة من رهون، وجب عليه إبلاغ الدائنين المرتهنين المقيدين في سجل السفن بانتقال ملكيتها إليه واستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة ( المادة ٦٩ ) ومنعاً للتواطؤ بين البائع والمشتري ( الحائز ) أجازت المادة ٧٠ لكل دائن مرتهن أن يطلب من المحكمة بيع السفينة بالمزايدة مع زيادة العشر وتقديم كفالة لضمان الوفاء بالثمن والمصاريف. فإذا لم يتقدم أي دائن بهذا الطلب، فللحائز أن يظهر السفينة من رهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة دون اتباع أي إجراءات أخرى (المادة ٧١).

وأخيراً أوردت المادة ٧٢ حكماً من مقتضاه أنه إذا بيعت السفينة المرهونة في الكويت بيعاً اختيارياً في الخارج كان البيع باطلاً بقوة القانون ما لم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن، وذلك حفاظاً على حقوق الدائن المرتهن، وحتى لا يلجأ المدين إلى التصرف في السفينة خارج البلاد تهرباً من إجراءات 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 وفقاً للمادة العاشرة من هذا المشروع. وذلك لاتصال هذا الإذن باعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة.

٥- 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 كثيراً من قواعد التنفيذ على العقار وتختلف عن القواعد العامة في حجز المنقول المقررة في قانون المرافعات وذلك نظراً لما للسفينة من طبيعة خاصة، ولضخامة قيمتها

بما يقتضي إحاطة بيعها ببعض الضمانات التي تكفل الوصول بها إلى الثمن المناسب، فضلاً عن أنها تخضع لنظام الرهن الرسمي الذي يجيز تتبعها والتنفيذ عليها في يد الحائز، ويخوله الحق في تطهيرها ووقف المضي في إجراءات 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 يتهياً له بعد الحصول على سند تنفيذي بدينه متى خشى ارتحال السفينة وفقدان ضمانه. والحجز التحفظي على السفن كثير الوقوع في العمل، وبوجه خاص بالنسبة للسفن الأجنبية، وقد نظمته المشروع بما يتفق والقواعد السائدة دولياً 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 الوقتية بالمحكمة الكلية نظراً لخطورة الأثر المترتب على الحجز ولذات العلة لم يجز المشروع توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا وفاء لدين بحري يكون مصدره أحد 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 لاسيما 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 جد بعد ذلك من السفن فلا يكون ضامناً لهذا الوفاء، ولم يستثن المشروع من ذلك إلا المنازعات الخاصة بادعاء ملكية السفينة أو جزء منها على الشيوخ 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 لإفلات 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 يوقع فيها الحجز بسبب حقوق تتعلق بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوخ- وعلة هذا الاستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لا يغنيه تقديم الكفالة إذ للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقي. 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 لوأضع اليد على السفينة في استغلالها إذا قدم ضماناً كافياً 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، وأوجبت نظرها على وجه السرعة.

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

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

وتناول المشروع في المواد من ٨٢ إلى ٨٤ إجراءات البيع. وعنى 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 إتمام البيع إلا بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، بحيث يتخذ أكبر عطاء في الجلسة الأولى أساساً 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 أشخاص الملاحة البحرية

يشتمل هذا الباب على أربعة فصول تدور كلها حول الأشخاص الذين يتعاونون في البر و البحر 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 سفينته 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 تبعاً لتقدم فنون الملاحة البحرية، فقد استصوب المشروع ترك تنظيم هذه الأمور إلى قرار من الوزير المختص مع مراعاة الاتفاقيات الدولية والعرف البحري (م ٨٩)

وإذ 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 التقصيرية والمسؤولية العقدية - فأقام المالك مسؤولاً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وغيرهم من الأشخاص الذين يعملون في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما أقامه مسؤولاً عن الالتزامات الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان في حدود سلطته القانونية (م ٩٠).

وإذ كان من الصواب تحديد مسؤولية مالك السفينة والتخفيف من أعبائها حتى لا ترهقه فيعجز عن مواصلة الاستغلال أو مواجهة نفقات تطويره وتحسينه، وكانت غالبية الدول قد اتجهت إلى الأخذ بمبدأ تحديد مسؤولية المالك وإن سلكت 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 تبني الحل الذي أخذت به المعاهدة - حتى لا تتخلف الكويت عن ركب الدول التي انضمت إليها- فيكون ملاك السفن الكويتيون في مراكز 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 مسؤولاً 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 علته. فاستثناء الالتزامات الناشئة عن خطأ شخصي من المالك يبرره أن مثل هذا المالك لا يستأهل الرعاية، واستثناء الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ يبرره أنها تنشأ عن جهود ينبغي أن تعوض كاملة. واستثناء الالتزامات الناشئة عن المساهمة في الخسارات المشتركة يفسره أن هذه الالتزامات تمثل حصة في مشاركة يجب أن تظل كاملة. أما استثناء حقوق الربان والبحارة والتابعين، وورثتهم وخلفائهم فعلته رعاية هؤلاء الأشخاص وتمكينهم من الحصول على حقوقهم.

وعملاً على تحديد نطاق كل من أحكام تحديد مسؤولية مالك السفينة وتحديد مسؤولية الناقل في الفرض الذي يكون فيه المالك ناقلاً في نفس الوقت - وهو فرض يتحقق كثيراً في العمل - وحسماً للجدل الذي ثار في هذا الشأن وما إذا كان للمالك حرية الاختيار بين التمسك بأحكام تحديد مسؤولية المالك وتحديد مسؤولية الناقل تبعاً لمصلحته، أم أن إحدى المسؤولتين تحجب الأخرى، وأوجب 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 أساساً 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 ديناراً إذا نشأت عن الحادث أضرار مادية فقط و ٥٠ ديناراً إذا نشأت عنه أضرار بدنية فقط و ٧٥ ديناراً إذا نشأت عنه أضرار مادية وبدنية معاً ( المادة ٩٤ / ١).

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

وجدير بالذكر أن هذا التحديد للمسئولية 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 حدة. (م ٩٦ / ١).

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على سريان أحكام تحديد المسؤولية ولو كان مستغل السفينة غير مالك لها، كما إذا كان مجهزاً أو مستأجراً. كما أجرى هذه الأحكام في حالة مسؤولية الربان والبحارة التابعين. 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 أيضاً على مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم التمسك بتحديد المسؤولية ولو نشأ الضرر عن خطأ شخصي صادر منهم إلا إذا كان الربان أو البحار مالكاً للسفينة في نفس الوقت أو مجهزاً أو مستأجراً، فلا يفيد من التحديد إلا إذا أثبت أن الخطأ وقع منه بصفته رباناً أو بحاراً لا بوصفه مالكاً أو مجهزاً أو مستأجراً (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 بالمجهاز، ثم عن مسؤولياته.

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

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 المون واللازم خلال الرحلة البحرية ( المادة ٩٩). وغني عن البيان أن للربان كامل السلطة في قيامه بعمله الفني ولو خالف في ذلك أمراً للمجهاز 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 وحجيتها في الإثبات (المواد ١٠٧-١١٠). وغني عن البيان أن التقارير البحرية إذا لم تحقق وفق الأوضاع المبينة بالمادة ١١٠ ارتفعت عنها حجيتها 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 المجهاز بشأنها (١٠٦).

وبالرغم من أن الربان ليس موظفاً عادياً إلا أن طبيعة المهمة الموكولة إليه وما تتطلبه ظروف الملاحة البحرية من سفر السفينة ومن عليها في عرض البحر بعيداً عن سلطات الدولة التابعة لها حتمت تزويده ببعض الاختصاصات التي لا تكون إلى للموظفين العموميين، ولذلك فإنه 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 يمارس سلطات التأديب علي 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 نائباً قانونياً عن المجهز. ولما كانت هذه النيابة القانونية تذهب إلى أبعد ما 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 قنن المشروع هذا العرف في المادة ١٠٥ / ١ - بيد أنه وإن كانت نيابة الربان عن المجهز أكثر من أن تكون وكالة عادية إلا أنها ليست تفويضاً كاملاً، ولهذا فقد قيد المشروع هذه النيابة بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ولم يقدرها 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 إثبات هذا العلم (م ١٠٥ / ٢ و ٣).

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على واجب الربان في المحافظة على السفينة وشحنتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها، وأقامه مسؤولاً إن أخطأ في أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيراً (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 أياً كانت طبيعة العمل المعهود إليه. فيعتبر بحاراً والحال كذلك على كل من الربان والضباط والمهندسين والأطباء وضباط اللاسلكي والإداريين والميكانيكيين والملاحين والقائمين بالخدمة العامة

في السفينة كالخدم والطهاة وغيرهم ممن يؤدون عملاً في السفينة بمقتضى عقد عمل (م ١١٢). هذا وقد رأى المشروع أن يخص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحاراً تجري عليه أحكام عقد العمل البحري فيما يتعلق بالعقد الذي يبرمه مع المجهز. فضلاً عن صفته ككاتب 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 الدولية 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 تغييت منح بعض مزايا للكويتيين، فقصرت عليهم العمل في السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد أو بالقطر أو بالإرشاد في المياه الإقليمية ولكنها أجازت استخدام الأجانب بترخيص من الإدارة البحرية المختصة، وذلك حتى لا توصل الباب دون الاستعانة بالخبرة الأجنبية إن اقتضت الضرورة ذلك. أما بالنسبة للسفن 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 تاركاً 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 إثباته، وتكلم عن الالتزامات التي يفرضها على كل من طرفيه، ثم عالج بعض المسائل التي قد تثور عند انقضائه كانهاء العقد محدد المدة أثناء الرحلة، وفصل البحار أثناء السفر.

وإذ 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 إلا حيث يوجد نص خاص في المشروع، وذلك حرصاً على التسوية بين عمال البحر والبر في الحقوق والواجبات المقررة في هذين القانونين للعمال عامة. ومن ثم فإن نصوص المشروع تكون هي واجبة التطبيق أولاً على عقد العمل البحري فإذا خلا المشروع من النص الخاص سرت الأحكام العامة المنصوص عليها في قانون العمل بالقطاع الأهلي والتأمينات الاجتماعية (م ١١٦).

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

واشترط المشروع إفراغ عقد العمل البحري في محرر. والكتابة هنا ليست شرط صحة وإنما شرط إثبات. وإذا كان الأمر قد يقتضي استخدام البحار على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد أو قد يعمل البحار بإغراء وعد بتحريره. أو قد يحجب رب العمل عنه هذا العقد بعد تحريره. فقد أجاز المشروع للبحار وحده إثباته بكافة الطرق حماية له وصوناً لحقوقه (م ١١٧).

وتكلم المشروع عن التزامات البحار فألزمه بتأدية العمل المعهود إليه، وإطاعة أوامر الرؤساء، وعدم مغادرة السفينة إلا بإذن كما ألزمه في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وشحنتها. بيد أن المشروع لم يلزمه بهذا العمل الإضافي - في حالة الخطر - إلا 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 إلزام العامل القيام بهذا العمل (م ١١٩).

وخصت المادة ١٢٠ بالذكر واجب امتناع البحار عن شحن بضائع في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل إذ قد يغيره العمل في السفينة علي القيام بنقل بضائع

الغير خلصة إضراراً برب العمل. فإذا خالف البحار هذا الحظر أُلزم بدفع أجره مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجره اشترطت في مكان وزمان الشحن. فضلاً عن التعويضات إن كان لها مقتضى، وعن حق الربان في الأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا 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 وإطعامه، والتزامه بتقديم العلاج إليه في حالة المرض أو الجرح، والتزامه بأداء نفقات دفنه إذا توفي وهو في خدمة السفينة، أو الالتزام بترحيله إذا انتهى عقد العمل في الخارج.

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

وعملاً على سرعة حسم المنازعات وضعت المادة ١٣٥ تقادماً قصيراً مدته سنة تقضي به الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري. ولا ينصرف النص إلى الدعاوي التي يوجهها البحار إلى رب العمل فحسب، وإنما يشمل أيضاً الدعاوي 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 حدة.

(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) وكَيْفَ العقد

الذي يربطه بالمجهاز بأنه عقد وكالة بأجر ( م ١٣٧ ) ثم عرض للالتزامات  
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 ١٣٦ / ١ ). وينبغي علي ذلك التزام  
وكيل السفينة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء وجودها في حيازته.

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

٣ - القيام بالأعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة كسواء المؤن والوقود  
وقطع الغيار والتعاقد على إجراء الإصلاحات وغير ذلك ( م ١٣٦ / ٣ )، وهذه  
الأعمال وإن كانت في الأصل من اختصاص الربان وفقاً لنص المادة ١٠٥ إلا  
أن المجهاز قد يعهد بها إلي وكيل السفينة وهو الوضع الغالب في العمل لكثرة  
حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي تقضيها فيه الأمر الذي  
يوجب إعداد حاجاتها مقدماً لتجدها جاهزة عند الوصول. على أنه ضمناً لحقوق  
الدائن الذي ينشأ دينه قبل المجهاز 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 الدعاوي الناشئة عن أعمال النقل  
البحري والتي تقام منه أو عليه في الجهة التي يقع بها مقر الوكيل ( م ٣٨ ).

وعملاً على تنظيم مزاولة أعمال وكالة السفن تنظيمياً 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 ودفعة نقدية أو كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الأحكام القضائية التي تصدر على موكله. على أن يصدر بتنظيم هذا السجل وتحديد قيمة الوديعة أو الكفالة الواجب إيداعها قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأي المؤسسة العامة للموانئ.

و ضمناً لاحترام الأحكام المنظمة لمزاولة أعمال وكالة السفن، وحماية لجمهور 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 أجرة النقل إن كانت مستحقة. فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسليم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل.

وقد عنت المادة ١٤١ بإبراز التزامه بالمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة تجاه الناقل، فأوجب عليه عمل التحفظات اللازمة إذا لاحظ ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها. وواجهت إهماله لهذا الواجب بقريته افتترض فيها أن وكيل الحمولة تسلم البضاعة بالحالة والكمية المبينة في سند الشحن ما لم يثبت غير ذلك.

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

ولما كان عقد النقل يلزم الناقل البحري باستلام البضاعة وتسليمها لأربابها، وكان الاستلام والتسليم يستلزمان القيام بعمليات شحن البضاعة وتفريغها، فإن الأصل أن



يتولى مقاول الشحن والتفريغ القيام بهذه العمليات بتكليف من الناقل ولحسابه، وإلى ذلك أشارت الفقرة الثانية من المادة ١٤٢. ومع ذلك فقد أجازت أن يقوم المقاول بهذه الأعمال لحساب الشاحن أو المرسل إليه بشرط أن يكلف بها باتفاق في مشاركة الإيجار أو سند الشحن.

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

ولما كان الخلاف قد ثار حول ما إذا كان للشاحن أو المرسل إليه توجيه دعوى المسؤولية مباشرة إلى مقاول الشحن أو التفريغ عما يصيب البضاعة من تلف أثناء العمليات التي يقوم بها. فقد عنى المشروع بحسم هذا الخلاف وانتهى إلى أن مسؤولية المقاول تكون قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده توجيه الدعوى إليه ( م ١٤٢ / ٣) 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 تسلم البضاعة، والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه، والقيام بالإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فيها، فقد أجرى المشروع عليه بالنسبة لهذه الأعمال أحكام وكييل الحمولة ( م ١٤٣).

وإذ كان مركز وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ من عمليات تسلم البضائع توطئة لشحنها عند القيام أو تسليمها إلى المرسل إليهم عند الوصول يقتررب في هذا الصدد من مركز الناقل البحري، فإنه كان من المنطقي أن يجري المشروع عليهم فيما يتعلق بالدعوى الناشئة عن نشاط كل منهم وأحكام تحديد المسؤولية والإعفاء 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 إيجار السفينة غير مجهزة، وإيجارها مجهزة بالطاقم والمؤن ثم صورة عقد النقل البحري أو النقل بسند شحن وهي الصورة الغالبة في نقل البضائع بحراً على الخطوط الملاحية المنتظمة . وكذلك استغلال السفينة في نقل المسافرين. يضاف إلى ذلك بعض صور الاستغلال في العمليات الملاحية الفنية كالقطر والإرشاد. وقد تناول المشروع هذه الصور جميعها في خمسة فصول أولها: في الأحكام العامة لإيجار 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 والإرشاد.

١- أما الفصل الأول فقد عالج فيه المشروع القواعد العامة التي تحكم عقد إيجار السفينة بوجه عام. فعرفت المادة ١٤٥ عقد إيجار السفينة مبرزة خصائصه . ولما كانت السفينة هي المحور الذي يدور عليه العقد، فإنه يجب أن تكون معيّنة فيه تعييناً كافياً إما باسمها وإما بأوصافها. فإذا كانت معيّنة باسمها فليس للمؤجر أن يستبدل بها غيرها - ولو كانت لها ذات الأوصاف - إلا بموافقة المستأجر. ونظراً لأهمية العقد، فقد أوجبت المادة ١٤٦ أن يثبت بالكتابة فإذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذاً في حق الغير إلا إذا قيد في سجل السفن.

كما حرّمت المادة ١٤٧ على المستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل عن عقد الإيجار إلا بموافقة كتابية من المؤجر، وهو حكم استقاه المشروع من قانون الملاحة الإيطالي ويتفق مع ما درج عليه العرف البحري في مشارطات الإيجار، لأن إيجار السفينة من الباطن من شأنه أن يسلط عليها مستأجراً آخر وقد يكون من مصلحة المؤجر عدم تمكنه من السيطرة عليها لعدم توافر الاعتبارات التي رعاها في المستأجر الأصلي.

أما المادة ١٤٨ فقد تناولت ضمانات المؤجر لاستيفاء الأجرة، فخولته حق حبس البضاعة في ميناء الوصول ما لم يقدم المستأجر كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية

بالمحكمة الكلية. كما قررت له امتيازاً على هذه البضائع لضمان دين الأجرة. ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب إلا على البضائع المملوكة للمستأجر ذاته، لا على البضائع المملوكة للغير كالشاحن أو المرسل إليه.

٢- وفي الفصل الثاني عالج المشروع عقد إيجار السفينة عارية أو غير مجهزة بالمؤمن واللوازم والبحارة. وهو عقد تلجأ إليه شركة الملاحة عادة لمواجهة الضغط في طلبات النقل، فتستأجر سفناً 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 إدارة السفينة إلى المستأجر سواء من الناحية الملاحية أو التجارية.

ثم عنى المشروع في المواد التالية بإبراز 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 إذا نشأ ذلك عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي فيها أو عن الاستهلاك العادي. وينبغي على ذلك أنه إذا نشأ الضرر عن فعل المستأجر أو عن استعمال السفينة 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 وفقاً لخصائصها الفنية، ورد السفينة عند انتهاء الإيجار في الميناء الذي تسلمها فيه، وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي. فإذا انتهت مدة الإيجار 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 يمكنه من تنفيذ التزاماته الناشئة عما يكون قد أبرمه من عقود لاحقة، فقد قضت الفقرة الأخيرة من المادة ١٥١ بإلزام المستأجر بتعويض مالي يعادل ضعف الأجرة عن مدة التأخير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا التعويض، فيكون من حقه في هذه الحالة الحصول على ما يعادل القيمة الحقيقية للضرر.

ووضعت المادة ١٥٣ تقادماً قصيراً مدته سنة للدعاوي الناشئة عن إيجار 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 دعاوي 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 كثيراً ما تلجأ إليه المنشآت التجارية والصناعية الكبرى لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات متى كانت السلع المنقولة تستغرق حمولة السفينة بأكملها أو جزءاً كبيراً منها. ولتأجير السفينة مجهزة في العمل صورتان: مشاركة الإيجار بالرحلة. ومشاركة الإيجار الزمنية. وقد خصص المشروع لكل منهما فرعاً مستقلاً.

أ- وقد بدأ المشروع في مشاركة الإيجار 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 بإصلاح السفينة أو استكمال تجهيزها إذا اقتضى الأمر ذلك خلال الرحلة.

وفصلت المادة ١٥٨ في مسألة هامة هي إدارة السفينة خلال الرحلة، ولمن تكون هذه الإدارة. فجعلت للمؤجر الإدارة 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 الإدارة تكون حيث تكون المسئولية.

أما في تأجير السفينة غير المجهزة فيختلف الوضع حيث يتسلمها المستأجر عارية من التجهيز، ويتولي هو تجهيزها وتسييرها واختيار ربانها وبحارتها، ومن أجل ذلك نقل إليه المشروع إدارتها الملاحية والتجارية على نحو ما أشارت إليه المادة ١٤٩ .

وتناولت المادة ١٥٩ التزام المستأجر بمراعاة مهل الشحن والتفريغ المتفق عليها في العقد ، والتي 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 فضلاً 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 إبحارها فرخصت للربان في إنزال البضاعة على نفقة المستأجر ومسئولته، ولكنها ألزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها حتى لا يتعسف في استخدام هذه الرخصة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بالسفينة غير حافل بمصيرها .

ولما كان الالتزام بدفع الأجرة هو أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المستأجر، فقد عني المشروع بتنظيم حالات استحقاق الأجرة . وحالات عدم استحقاقها إذا 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 تستحق هذه الأجرة إذا كان عدم التسليم راجعاً إلى سبب لا يد للمؤجر فيه كخطأ المستأجر أو هلاك البضاعة لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة، أو إذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف . أو إذا أمر بإعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها . على أنه يشترط في هذه الحالة الأخيرة أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقة البضاعة وقت شحنها . فإذا ثبت علمه بحقيقتها فلا تستحق الأجرة، إذ كان من واجبه أن يمتنع عن قبول البضاعة على السفينة ابتداء .

وواجهت المادة ١٦٤ الفرض الذي تتوقف فيه السفينة مؤقتاً أثناء السفر لسبب أجنبي لا يرجع إلى فعل المؤجر أو الربان، والأصل في هذا الفرض هو بقاء العقد قائماً وناظراً طالما أن الأمر لا يعدو أن يكون مانعاً وقتياً عارضاً ولا تزداد الأجرة مقابل أيام التعطيل . ومع

ذلك فقد لا تحتمل مصلحة المستأجر الانتظار، فأجاز له النص إخراج البضائع من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحت عن سفينة أو وسيلة أخرى لنقل البضائع. فإذا لم يوفق إلى ذلك حتى زال المانع وتأهبت السفينة المستأجرة للسفر، فله أن يعيد شحن بضائعه فيها لأن العقد لا يزال نافذاً كما سلف القول وأياً كان الحل الذي يختاره المستأجر فعليه دفع الأجرة كاملة، ونفقات إخراج البضائع من السفينة وإعادتها إليها.

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

ولما كان المؤجر ملتزماً بإيصال 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 البضائع على نفقته إلى الميناء الذي التزم بتوصيلها إليه، إلا إذا كان تعذر الوصول إلى هذا الميناء ناشئاً عن قوة قاهرة لا يد له فيها كالحصار البحري، فيلتزم المستأجر في هذه الحالة بنفقات توصيل البضاعة (مادة 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 الإيجار.

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

إما إدارة السفينة فقد احتفظت المادة ١٧١ بالإدارة الملاحية للمؤجر، ونقلت الإدارة التجارية إلى للمستأجر وحملته بنفقاتها وأعبائها، لأن هذا النوع من الإيجار لا يتعلق برحلة أو رحلات معينة ومحددة مقدماً في العقد، وإنما ينصب على وضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة ليوصلها وفقاً لما تتطلبه شئونه التجارية مما يقتضي

نقل الإدارة التجارية إليه. وينبغي على ذلك أن الربان يتلقى تعليماته في هذه الحالة من جهتين: المؤجر فيما يتعلق بالشئون الملاحية، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كإصدار سندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانئ التي تتجه إليها، وكيفية تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والرص ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم.

وعالجت المواد من ١٧٢ إلى ١٧٤ التزامات المستأجر وأهمها التزامه بدفع الأجرة ولو توقفت السفينة بعض الوقت بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شدة العواصف أو ازدحام الموانئ. ومع ذلك فلا تستحق الأجرة إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر. وكذلك التزام المستأجر برد السفينة عند نهاية مدة الإيجار في الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه ما لم يتفق على خلاف ذلك. فإذا انتهت مدة الإيجار 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، إذ عن طريقه يتم تبادل السلع والمنتجات بين شتى أقطار العالم عن طريق العديد من الخطوط الملاحية المنتظمة التي تربط بين مختلف الموانئ. وقد عرفه المشروع في المادة ١٧٥ مبرزاً أن محل العقد هو خدمة النقل البحري في ذاتها، دون التزام بتقديم سفينة معينة كما هو الشأن في مشارطات الإيجار. وأشارت الفقرة الثانية من ذات المادة إلى مسألة هامة هي مركز المرسل إليه في عقد النقل، وهي مسألة أثارت جدلاً طويلاً في الفقه، وحسمها قانون التجارة الكويتي في المادتان ٤٤٥ و ٤٥٩/٢ اللتين أحال إليهما المشروع. وتقضي أولاهما بأن يتحمل المرسل إليه الالتزامات الناشئة عن عقد النقل إذا قبلها صراحة أو ضمناً. وتخول له الثانية حق الرجوع مباشرة على الناقل لمطالبته بتسليم البضاعة أو بالتعويض عند الاقتضاء.

ونظراً لأهمية سند الشحن بوصفه أداة إثبات عقد النقل البحري وتحديد شروطه، فضلاً عن أنه الوثيقة التي تمثل البضاعة المنقولة ويعتبر حائزها صاحب الحق الشرعي فيها، فقد عنى المشروع في المادة ١٧٦ ببيان كيفية تحريره، وتعداد بياناته بحيث تتحدد البضاعة الواردة فيه تحديداً واضحاً وذلك بذكر صفاتها كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضاعة أو حجمها أو كميتها على حسب الأحوال، وكذلك بيان حالتها الظاهرة وما عليها من علامات مميزة. ونظراً 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 إحدهما للناقل وتكون غير قابلة للتداول وتسلم الأخرى للشاحن وتخول حائزها الحق الشرعي في تسلم البضاعة، وهو ما أثر المشروع الأخذ به في المادة ١٧٧ تفادياً من وقوع التزاحم بين حملة سندات الشحن عند استلام البضاعة إذا زادت السندات المحررة على نسختين أصليتين، وهو تزاحم كثيراً 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 لعددتها وإنما اشترطت أن تكون مرقمة، وأن يذكر فيها أنها غير قابلة للتداول وهي صور لا تعطى 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 متسعاً من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من نوعها وعددها ووزنها أو كميتها، ومطابقة هذه البيانات للبضاعة المسلمة إليه فعلاً. أو قد لا تنهياً له الوسائل العادية الكافية لذلك. فأجاز له النص الامتناع عن قيد هذه البيانات في سند الشحن. ولما كان الإسراف 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، فإذا 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 خول الربان - في حالة وجود بضائع تخالف البيان المقدم عنها والمثبت في سند الشحن - حق إخراجها من السفينة في محل الشحن، أو إبقائها فيها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها، مع عدم الإخلال بما قد يستحق من تعويض (م ١٨٠).

وخصصت المادة ١٨١ البضائع الخطرة بالذكر فأجازت للناقل - إذا شحنت دون علمه بطبيعتها أو نوعها - أن يخرجها من السفينة في كل وقت أو يعدمها أو يزيل خطورتها دون أي تعويض هذا فضلاً 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 إخراجها من السفينة أو إعدامها 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، وكثيراً ما يحدث ذلك قبل وصول السفينة إلى الميناء. فأوجب على الناقل أن يعطي الشاحن إيصالاً بها (وهو ما يسمى في العمل السند لأجل الشحن)، وأن يستبدل بهذا الإيصال - بناء على طلب الشاحن - سند شحن بعد وضع البضائع في السفينة. فإذا كان

الإيصال مشتملاً على جميع البيانات الواجب 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 الإثبات. فقضت 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 (كالمرسل إليه والمؤمن)، فإن بيانات السند تعتبر حجة قاطعة على الناقل لا يستطيع إثبات ما يخالفها وفي 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 أذن بتسليم كميات معينة منها لشخص أو أشخاص معينين أو لأمرهم بشرط أن ينص على ذلك في عقد النقل. ويعطي إذن 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 البضائع إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو إذن التسليم، فإذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضاعة أو رفض استلامها، جاز للريان أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية الإذن له بإيداعها عند أمين يعينه. كما أشارت المادة ١٨٦ إلى التزام الناقل بشحن البضائع وتجميعها، ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها، وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.

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

فصت المادة ١٨٧ على أنه لا تستحق أجرة النقل إذا لم تسلم البضائع إلى المرسل إليه أو لم توضع تحت تصرفه. ومع ذلك تستحق هذه الأجرة إذا كان عدم التسليم راجعاً

إلى سبب لا يد للناقل فيه كخطأ الشاحن أو المرسل إليه أو هلاك البضاعة لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة. أو إذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف، أو إذا أمر بإعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها.

و ضمناً لحق الناقل في استيفاء أجره النقل المستحقة له خولته المادة ١٨٩ حق حبس البضائع في ميناء الوصول ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية 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 مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها. فنظم هذه المسؤولية 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 مسؤولية 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 إعداد الأماكن الصالحة لنقل البضائع وحفظها. ثم عدت المادة ١٩٢ الأسباب القانونية لإعفاء الناقل من المسؤولية 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 لمسؤولية الناقل. ولم يشأ المشروع أن يأخذ في هذا الصدد بالتحديد الوارد في معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ نظراً لما أثاره هذا التحديد من مصاعب بشأن تقدير القيمة الذهبية للجنه الإنجليزي، وما وجه إليه من نقد بشأن التسوية في قدر التعويض بين الطرود الكبيرة والطرود الصغيرة دون اعتبار لوزنها، فضلاً عن إغفاله 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) أساساً لتحديد المسؤولية، ووضع الحلول المناسبة لما أثير من مشاكل التطبيق.

وبهذا البروتوكول الذي أصبح يمثل الاتجاه العالمي السائد أخذ المشروع في تحديد مسؤولية الناقل بعد أن حول المبالغ الواردة به إلى العملة الكويتية، وقربها إلى مبالغ إجمالية، فنص في المادة ١٩٣/٢ على أنه: "في جميع الأحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو بسبب التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين ديناراً عن كل طرد أو وحدة، أو على سبعمائة وخمسين فلساً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع، أي التحديد أكبر".

وجدير بالذكر أنه، وإن 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 مسؤولية الناقل في نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الذي انتشر في السنوات الأخيرة. وهل يعتبر وعاء الشحن طرداً واحداً في مجال تحديد مسؤولية الناقل، أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود. وقد أخذ المشروع في هذه المسألة كذلك بالحل الذي انتهى إليه بروتوكول 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 طرداً واحداً مستقلاً في مجال تحديد مسؤولية الناقل. أما إذا لم يبين في سند الشحن عدد الطرود التي تضمها الحاوية، اعتبرت الحاوية بما احتوته من طرود طرداً 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 بتحديداتها، كان من المنطقي أن يقضي بعد ذلك في المادة ١٩٥ ببطالان 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 كتنقل تحف أثرية أو مواد ذرية أو بضائع سريعة التلف أو غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة، وإما بسبب ظروف النقل ذاته، كما إذا اقتضى الأمر حرق 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 يخطر الناقل أو من ينوب عنه في ميناء التفريغ قبل التسليم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها وإلا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الإخطار المذكور خلال ثلاثة أيام. ولما كان العمل قد درج في موانئ الكويت على أن تسلم البضائع إلى سلطات الميناء وأن يسترد وكلاء الناقلين سند الشحن من المرسل إليهم مؤشراً عليه بالاستلام مقابل تزويدهم بأوامر تسليم إلى سلطات الميناء لاستلام البضائع فعلاً. فقد حرص المشروع على أن يجعل بداية مدة الإخطار من تاريخ الاستلام الفعلي للبضائع إذ 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 تنظيمًا خاصاً، فقد حرصت المادة ١٩٩ على تحديد الفترة التي يعمل خلالها هذا التنظيم، فقضت بأنها الفترة الواقعة بين شحن البضائع على السفينة و تفريغها 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 بمشاركات الإيجار نظراً لأنها تعقد بين طرفين يتكافأان في القوة الاقتصادية على خلاف النقل بسندات الشحن الذي يكون فيه الشاحن في مركز أضعف من مركز الناقل. وكذلك نقل الحيوانات الحية نظراً لما يحتاجه نقلها من عناية غير عادية، والنقل على سطح السفينة نظراً لتعرضه لمخاطر عديدة كالسرقة أو البلل أو السقوط في البحر، مما رؤى معه ترك الأمر في هذه الحالات جميعها للأحكام العامة في المسؤولية.

وعالجت المادة ٢٠٠ مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع فجعلت الناقل الذي يصدر سند شحن مباشر بنقل البضائع إلى مكان معين على مراحل متتابعة مسؤولاً 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 تولي فيها النقل.

واختتمت المادة ٢٠١ أحكام هذا الفرع ببيان مدة تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري. وقد جعلها المشروع سنة واحدة أسوة بما اتبعه في شأن تقادم الدعاوي 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 المدعي للسقوط إذا طالت المفاوضات أو الإجراءات بما يستغرق مدة التقادم.

ب- وبعد أن فرغ المشروع من إيراد 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 إثباته عن طريق تذكرة السفر، مع الإشارة إلى أهم البيانات التي يجب أن تشتمل عليها هذه التذكرة (م ٢٠٣).

وعالجت المادة ٢٠٤ مسؤولية الناقل عما يصيب المسافرين من أضرار أثناء الرحلة البحرية، فجعلت على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة الراكب منذ صعوده إلى السفينة حتى تمام نزوله منها. وهو التزام بتحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليماً في بدنه حيث يكون الناقل مسؤولاً إذا لم تتحقق هذه النتيجة بوفاة الراكب أو إصابته. ولا سبيل للناقل لدفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي عنه أي القوة القاهرة، أو فعل الغير أو فعل المسافرين ذاته.

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

وعرضت المادة ٢٠٦ لمسئولية الناقل في صورتين من صور النقل كثيراً ما تقعان في العمل، وهما النقل المجاني والنقل الودي. والمقصود بالصورة الأولى النقل الذي لا يتقاضى فيه الناقل أجراً نقدياً ولكنه يفيد من ورائه. من أمثله التذاكر المجانية التي تمنحها شركات الملاحة للمجدين من موظفيها ولا تتقاضى منهم أي أجر في مقابلها، ولكنها تفيد من ورائها تشجيع سائر الموظفين وحثهم على العمل. وكذلك التذاكر التي تتطوع بعض شركات الملاحة بتقديمها مجاناً 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 مسؤولية الناقل السابق بيانها. أما في الصورة الثانية فلا يجني الناقل من ورائها أية فائدة مادية. وإنما يتم النقل على أساس المودة البحتة لصلات القرابة أو الصداقة أو المجاملة المجردة ومن أمثله دعوة الناقل لبعض أقربائه أو أصدقائه للقيام برحلة بحرية على سفينته. وفي هذه الحالة اشترط المشروع لمساءلة الناقل إثبات الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب تابعيه وهو ما استقر عليه الفقه والقضاء، وقتنته بعض التشريعات الغربية كتشريع الملاحة الإيطالي (م ٤١٤).

وعملاً على حماية المسافرين بطريق البحر من شروط الإعفاء من المسؤولية التي قد يفرضها الناقلون للتحلل من مسؤوليتهم عن وفاة الراكب أو إصابته قضت المادة ٢٠٧ ببطلان كل اتفاق على إعفاء 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 تجاوز الحد المعقول. فقضت في الحالة الأولى بانفساخ العقد دون تعويض مع إلزام الناقل برد الأجرة المحصلة من المسافرين. أما في الحالة الثانية فقد أجاز للمسافر فسخ العقد. فضلاً 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 فقدها أو تلفها إلا إذا أثبت أن الفقد أو التلف يرجع إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه.

وبينت المادة ٢١٢ ضمانات الناقل للحصول على أجره 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.

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

أ- أما الفرع الخاص بالقطر، فقد عني فيه المشروع ببيان مسؤولية كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة عما يصيب الغير من أضرار بمناسبة عملية القطر. فأوجبت 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 إلا إذا 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 إلا إذا كان خطأها سبباً في إحداث هذا الضرر.

ب- وفي الفرع الثاني عالج المشروع إرشاد السفن فنصت المادة ٢١٨ على أن الإرشاد إجباري في مواني الكويت، وهو ما يجري به العمل حالياً. وأحالت فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد 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 وإدارتها للربان أثناء عملية الإرشاد، أما دور المرشد فلا يتجاوز تقديم المعلومات وإرشاد الربان إلي مسالك الميناء.

وتناولت المادة ٢٢٠ المسؤولية الناشئة عن أخطاء المرشد، فجعلت مجهزة السفينة التي تقدم لها خدمة الإرشاد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق الغير، إذ يعتبر المرشد تابعاً للمجهزة أثناء أدائه لخدمة الإرشاد. أما الأضرار التي تصيب السفينة ذاتها فلا يسأل المرشد عن تعويضها إلا إذا صدر منه خطأ جسيم.

وعالجت المادة ٢٢١ حالة وقوع أضرار لسفينة الإرشاد وهي تؤدي عملها، فألقت على عاتق مجهزة السفينة التي تقدم لها خدمة الإرشاد تعويض هذه الأضرار ولو وقع خطأ يسير من المرشد. وفي ذلك خروج على القواعد العامة، ولكن يبرره كثرة المخاطر التي تستهدف لها سفينة الإرشاد نظراً لصغر حجمها إلى جوار السفن الضخمة التي تقترب منها لصعود المرشد أو نزوله. أما إذا كان خطأ المرشد جسيماً فلا يسأل المجهزة عن تعويض الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد ويقع عليه عبء إثبات جسامته الخطأ الذي وقع من المرشد.

ج- أما الفرع الثالث فيتعلق بتقادم الدعاوي الناشئة عن عمليات القطر والإرشاد. وقد نصت المادة ٢٢٢ على تقادم هذه الدعاوي بمضي سنة واحدة من تاريخ انتهاء هذه العمليات حتى لا تتراخي تسوية الحقوق الناشئة عنها.

## الباب الرابع الحوادث البحرية

تتعرض السفينة في رحلاتها لحوادث عدة يرجع بعضها إلى فعل الطبيعة كسدة 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، و فداحة 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 وإنقاذ بعضها بعضاً في وقت المحنة، فكان لزاماً على الشارع تنظيم هذا الالتزام بما يكفل للسفينة التي تقوم بالمساعدة أو الإنقاذ الحصول على مكافأة عادلة دون استغلال ظروف السفينة المنكوبة.

وقد يضطر الربان أحياناً إلى تضحية جانب من السفينة أو من الشحنة للمحافظة على سلامة العناصر المشتركة في الرسالة البحرية، مما يقتضي النظر في توزيع الخسائر التي ضحى بها الربان اختياراً على 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 والإنقاذ والثالث في الخسائر المشتركة.

١- ففيما 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 تصادماً بحرياً اصطدام السفينة بجسم ثابت كأرصفة الميناء أو المنشآت الملحقة به، أو اصطدامها بالصخور التي تصادفها أثناء سيرها، كما لا يعتبر تصادماً بحرياً 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 إذا كانت مياهاً بحرية أو مياهاً داخلية. فالارتطام الذي يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية لا يعتبر تصادماً بحرياً ولو وقع في البحر، كما أن الارتطام الذي يحصل بين سفينتين ومركب ملاحة داخلية يعد تصادماً بحرياً ولو وقع في المياه الداخلية.

ولم يشترط المشروع - أخذاً بأحكام الاتفاقية الدولية - أن يحصل ارتطام مادي بين السفن، فيكفي أن ينشأ الحادث من اضطراب الأمواج أو بسبب قيام إحدى السفن المتصادمة بحركة مناورة خاطئة أو إهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر ولو لم يحدث احتكاك بينهما (م ٢٢٣ / ٢).

كما أوجب 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 مسئوليتهما، ولا مجال لقيام المسؤولية التقصيرية فيما تمتد إليه المسؤولية 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 الإرشاد والسفينة التي استخدمتها.

وتناولت المادة ٢٢٨ المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن التصادم فأقامتها على فكرة الخطأ الواجب الإثبات إذ لا محل في شأنها لافتراض الخطأ في جانب دون الآخر، وهو حل رأي المشروع النص عليه - كما فعلت الاتفاقية - ليقطع دابر كل جدل حوله.

وردت المواد من ٢٢٤ إلى ٢٢٦ أسباب التصادم إلى أصول أربعة هي القوة القاهرة، والتصادم المشتبه في أسبابه، وخطأ أحد الربانين، والخطأ المشترك.

فإذا تبين أن الحادث وقع بقوة القاهرة، فلا مسئولية تجاه الغير، ولا مسئولية على

إحدى السفن تجاه الأخرى، وتتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر. كما لو وقع التصادم نتيجة عاصفة غير عادية وغير متوقعة في المنطقة التي هبت فيها. ويسري نفس الحكم - إذا قام شك حول سبب الحادث- إذ لا مسئولية إلا إذا ثبت الخطأ، فإذا تعذرت نسبة خطأ مؤكداً إلى إحدى السفن المتصادمة فقدت المسئولية أساسها فلا تقوم. ولا عبرة بما إذا وقع الحادث وقت أن كانت إحدى السفن المتصادمة راسية على رصيف الميناء. وقد خص المشروع هذا الفرض بالذكر - نقلاً عن الاتفاقية الدولية - لينفي كل قرينة في صالح السفينة الراسية (م ٢٢٤).

وإذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ إحدى السفن المتصادمة دون غيرها تحملت هذه السفينة المسئولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفن التي صدمتها (م ٢٢٥).

أما إذ ثبت أن التصادم وقع بخطأ أكثر من سفينة من السفن المتصادمة أي بخطأ مشترك، تحملت كل سفينة قدرها من المسئولية بنسبة خطورة الخطأ الذي وقع منها. فإذا حالت الظروف دون تحديد تلك النسبة أو إذا ظهر أن الأخطاء متعادلة قسمت المسئولية بينها بالتساوي، ولا تضامن بينها إذا كان الضرر الذي أصاب الغير مادياً. أما الضرر البدني فتكون السفن المخطئة متضامنة في المسئولية عنه تجاه الغير، فإذا دفعت إحداها أكثر من حصتها، كان لها الرجوع على السفن الأخرى (م ٢٢٦) - وهو الحل الذي أخذت به المعاهدة - تقديراً لجسامة الضرر الذي يصيب الإنسان وضماناً لحصوله على التعويض.

وأشارت المادة ٢٢٧ إلى أنه لا محل للتفرقة بين ما إذا كان الخطأ الذي نشأ عنه التصادم قد وقع من الربان أو من المرشد، وهو حكم يتفق وما ورد في المادة ٢١٩ التي تنص على إبقاء السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله.

وأوجبت المادة ٢٣٠ على السفن المتصادمة مساعدة بعضها بعضاً، وتبادل المعلومات لتتعرف كل منها على الأخرى. وهو واجب تفرضه الاعتبارات الإنسانية وآداب الملاحة البحرية. بيد أن المشروع أراد بالنص عليه أن يجعل منه التزاماً قانونياً يقع على عاتق الربان - دون مالك السفينة أو تجهزها - ويسأل الربان إن أهمله.

على أن الالتزام بالمساعدة لا يكون إلا للسفينة المنكوبة والأشخاص الموجودين عليها دون الأموال، وبالقدر الذي لا يعرض السفينة الأخرى وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدي، إذ لا معنى لإنقاذ حياة مقابل فقدان حياة أخرى. أما الالتزام بتبادل المعلومات

بين السفن المتصادمة فقد تغيا به المشروع التعريف - كلما كان ذلك مستطاعاً - باسم كل سفينة من السفن المتصادمة وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتجهة إليها - تسهياً للاتصال بين المنشآت التي تتبعها هذه السفن لتسوية آثار الحادث بينها.

كما عني المشروع بتحديد المحكمة المختصة بالفصل في الدعاوي الناشئة عن التصادم البحري مستهدياً في ذلك بأحكام اتفاقية بروكسل المعقودة بتاريخ العاشر من مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري، فأجاز في المادة ٢٣١ رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى محاكم ثلاث هي:

(١) محكمة موطن المدعي عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلال السفينة.

(٢) محكمة محل الحجز على السفينة. وإذا كان للدائن وفقاً 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 إحدى هذه السفن يكفي لثبوت الاختصاص للمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها بالنظر في دعوى التصادم. كذلك فإنه 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 ممكناً في دائرتها ولو لم تقدم تلك الكفالة.

(٣) محكمة محل وقوع التصادم إذا حدث في المياه الداخلية أو في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الإقليمية.

وقد قصد المشروع في هذا التعدد التيسير على صاحب الدعوى بمنحه اختياراً رحباً لإقامة 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).

وتكلمت المادة ٢٣٢ عن تقادم دعاوي التعويض الناشئة عن التصادم فجعلت مدته سنتين تسري من تاريخ وقوع الحادث. أما حق رجوع السفن المتصادمة بعضها على البعض الآخر بناء على المسؤولية 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 والإنقاذ مستهدياً بأحكام الاتفاقية

الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ المنعقدة  
ببروكسل في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩١٠.

وافتمتحت المادة ٢٣٤ أحكام المساعدة والإنقاذ بتعيين نطاق تطبيقها واشترطت  
لذلك توافر شرطين:

أولهما: أن تكون السفينتان المنقذة والمنكوبة، من السفن البحرية أو أن تكون  
إحدهما 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 انتشار حطام السفن الغارقة  
أو البضائع التي توجد في البحر مساعدة بحرية لأنها لم تقدم إلى منشأة عائمة. ولا أهمية  
للمياه التي قدمت فيها المساعدة أو يجري فيها الإنقاذ سواء كان ذلك في البحر أو في  
الملاحة الداخلية.

وثانيهما: أن تكون العائمة المنكوبة في خطر يهددها بالهلاك أو الغرق، ولا يشترط  
أن يكون الخطر حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع.

والأصل أن المساعدة البحرية اختيارية لا يفرضها القانون على السفن لأنها قد  
تعرضها للخطر. فإذا طلبت السفينة المنكوبة النجدة، فلا جناح على السفينة التي تسمع  
النداء إن هي أعرضت عنه. ولا شك أن امتناعها عن النجدة يعتبر عملاً منافياً للأخلاق  
وآداب المهنة، ولكن الأمر يهون إذا تعلق بإنقاذ أموال أما إذا طلب النجدة لإنقاذ أشخاص  
يصارعون الموت في البحر فإن الامتناع عنها يكون عملاً غير إنساني ولهذا جعلت المادة  
٢٤٢ المساعدة في هذه الحالة إجبارية دون أية تفرقة تقوم على الجنسية أو اللون أو  
الدين. بل ذهبت إلى أبعد من ذلك ففرضت الالتزام بالإنقاذ - أخذاً بأحكام المعاهدة -  
ولو كان الشخص المعرض لخطر الهلاك من الأعداء.

بيد أن إنقاذ الأرواح البشرية لا يكون واجباً - حسبما تقضي المادة ٢٤٢ - إلا إذا كان  
لا يعرض السفينة المنقذة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي. إذ لا جدوى في  
إنقاذ شخص إذا كان مقابل هذا الإنقاذ هلاك شخص آخر. ولا يقع الالتزام بالمساعدة  
- في هذه الحالة - على مالك السفينة أو تجهيزها إنما على الربان فهو المسئول عن  
مخالفته مدنياً وجزائياً (المادة ٢٤٢ / ٢) والجدير بالذكر أن المادة ٢٣٠ التي تضع على

ربابنة السفن المتصادمة مثل هذا الالتزام لا تخرج عن كونها تطبيقاً خاصاً على المبدأ العام الذي تقرره المادة ٢٤٢.

والمساعدة البحرية غير مجانية، وينبغي ألا تكون مجانية ليجد المنقذ حافزاً مادياً يدفعه إليها ولهذا جعلت المادة ٢٣٥ أجراً عليها هو المكافأة واشترطت لاستحقاقها أمرين: أولهما: أن تؤدي المساعدة أو الإنقاذ إلى نتيجة نافعة فإذا بذل الجهد ولم يثمر فلا تستحق المكافأة. أما إذا أسفرت المساعدة عن نجاح جزئي كما إذا ساهمت في تقليل الأخطار التي تعرضت لها السفينة المغاثة، أو ترتب عليها تحسين مركزها عن ذي قبل، فإن المنقذ يستحق مكافأة جزئية. وثانيهما: ألا تتجاوز المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت إذ خير لصاحب المال أن يتركه يغرق من أن يدفع عن إنقاذه مكافأة تربو على قيمته.

وجدير بالذكر أنه لا يلزم أن تكون السفينة المنقذة و السفينة المنكوبة مملوكتين لأشخاص مختلفين بل تستحق المكافأة ولو كانت السفيتان مملوكتين لشخص واحد، ذلك أن المكافأة لا تستحق لمالك السفينة المنقذة وحده وإنما يكون لرجال الطاقم الذين اشتركوا في الإنقاذ نصيب فيها، كما أن أمرها يهم الشاحنين والمؤمنين، ومن ثم وجب النظر إلى كل سفينة على استقلال ولو كانت السفن كلها ملكاً لشخص واحد (م ٢٣٥/٢).

وإذ كانت السفينة المنكوبة أقدر من غيرها على تقدير الخطر الذي يهددها، فإنه ينبغي أن يترك لها تقدير طلب المساعدة، فإذا لم تطلبها فلا يجوز أن تفرض عليها، فقد تكون لديها وسائل أخرى للتخلص من الخطر ولذلك قضت المادة ٢٣٦ بعدم استحقاق المكافأة إذا رفضت السفينة المنكوبة المساعدة. غير أن الرفض يجب أن يكون صريحاً حتى لا يترك مجالاً لتأويل المراد منه، كما يجب أن يكون لأسباب معقولة حفزاً للسفينة المنقذة على الإقدام على المساعدة رغم قرار الرفض إذا قدرت أنه ظاهر الخطأ وأن حياة الأشخاص وسلامة السفينة تستلزمان التدخل السريع.

ولما كانت المساعدة معونة اختيارية، فإن لازم ذلك ألا يكون تقديمها تنفيذياً للالتزام عقدي أو قانوني سابق، لأنها إذا كانت كذلك فإن مصدر هذا الالتزام هو الذي يحدد المكافأة عنه من حيث استحقاقها ومقدارها. ولهذا نصت المادة ٢٣٧ على عدم استحقاق أية مكافأة في حالة القطر والإرشاد إذا حدث أثناء تنفيذ العملية ما يستوجب أن تقوم السفينة القاطرة أو المرشدة بإنقاذ السفينة المقطورة أو المرشدة أو إنقاذ ما عليها

من أشخاص أو أموال، لأن أعمال الإنقاذ العادية مما يدخل في نطاق التزامات السفينة القاطرة أو المرشدة. ومع ذلك إذا قدمت هذه السفينة خدمات استثنائية لا تدخل عادة في عقد القطر أو الإرشاد ولا تعتبر تنفيذاً له استحققت مكافأة نظير هذا الجهد الإضافي.

وأخذاً بأحكام الاتفاقية قضت الفقرة الأولى من المادة ٢٣٩ بعدم استحقاق أية مكافأة عن إنقاذ الأشخاص، وذلك أن الروح البشرية لا تقوّم بمال، وأن إنقاذها واجب إنساني ينبغي أن يؤديه كل فرد دون أن ينتظر أجراً عنه. ومع ذلك فقد جعل المشروع لمنقذي الأرواح البشرية - إذا تدخلوا بمناسبة الحادث الذي أدى إلى المساعدة والإنقاذ - حصة عادلة في المكافأة التي تعطي لمن قاموا بإنقاذ الأموال - إذ ليس من العدل أن يحصل منقذو الأموال على مكافأة في حين لا يستحق منقذو الأرواح شيئاً منها مع أن إنقاذ الأرواح لم يحصل على حدة بل اقتضى الحال إنقاذ الأموال والأرواح في نفس الوقت (م ٢٣٩ / ٢).

وتناول المشروع كيفية تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التي اشتركت في المساعدة والإنقاذ، وتقسيم حصة كل سفينة منها بين مالكيها وربانها وبحارتها، فنص في المادة ٢٣٨ على أن الأصل أن يترك كل هذا لاتفاق ذوي الشأن، فإذا لم يتفقوا كان التقدير للمحكمة. ومع ذلك لم يشأ المشروع أن يفرض قواعده المتعلقة بتوزيع المكافأة بين المالك والربان والبحارة على السفينة المنقذة إذا كانت أجنبية، لأن الأمر يتعلق بشأن من شئونها الداخلية، فأثر أن تتم التسوية وفقاً لأحكام قانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها وهو ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة ٢٣٨.

ولما كان الإنقاذ 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 جائزة، ولهذا أجاز في المادتين ٢٤٠ و ٢٤١ للمحكمة إبطال الاتفاق أو تعديله في الحالات الآتية:

أولاً: إذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره متى رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها ليست عادلة.



ثانياً: إذا شاب رضا أحد الطرفين عيب التدليس أو إخفاء الحقيقة. كأن يوهم المنقذ السفينة الأخرى أنها في خطر لتقبل إنقاذه لها، أو كأن تخفي السفينة طالبة النجدة حقيقة الخطر عن المنقذ ليرضى بمكافأة بسيطة.

ثالثاً: إذا كانت قيمة المكافأة لا تتناسب - زيادة أو نقصاً - والخدمات التي أديت.

رابعاً: إذا تبين أن الأشخاص الذين تولوا الإنقاذ ارتكبوا أخطاء جعلت الإنقاذ لازماً فللمحكمة أن تخفض قيمة المكافأة المتفق عليها أو ترفضها كلية. كما إذا أشعلوا النار في السفينة ليتولوا إطفائها، أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش أثناء عملية الإنقاذ.

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 الإنقاذ، والجهود التي قامت بها السفينة المنقذة وطاقمها، والمخاطر التي كانت تحيط بالسفينة المنكوبة وركابها وطاقمها وحمولتها وبالمنقذين والسفينة المنقذة، والمدة التي استغرقتها عمليات المساعدة والإنقاذ، والمصاريف التي تكبدتها السفينة المنقذة، والأضرار التي لحقتها، وأخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون، وقيمة المهمات التي استعملها مع مراعاة نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة إذا اقتضى الحال ذلك . وثانيهما: قيمة الأشياء التي أنقذت على ألا تجاوز المكافأة قيمة هذه الأشياء.

واختتم المشروع أحكام هذا الفصل بالنص في المادة ٢٤٣ على تقادم مدته ستان تقضي به دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ وتسري المدة من تاريخ انتهاء هذه الأعمال.

٣- أما الفصل الثالث والأخير من هذا الباب فقد عالج فيه المشروع نظام الخسارات 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 وأنقرس سنة ١٨٧٧ وصارت تعرف باسم "قواعد يورك وأنقرس" ووافق 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 نجاحاً دولياً كبيراً إذ ذاع الاتفاق بين ذوي الشأن في الملاحة البحرية على تطبيقها، ودرج القضاء على أعمالها بوصفها تعبيراً عن العرف البحري، كما أخذت هذه القواعد تجد طريقها إلى التشريعات البحرية الحديثة، ومن ثم كان طبيعياً أن يستهدي 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 قصداً وبكيفية معقولة من أجل تأمين المصالح المشتركة دفعاً 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 يقوم بها الربان خسارة مشتركة إذا وقعت تحت تأثير الخطر المشترك ويكون توزيع هذه الخسارة على المجهز والشاحنين بسبب أن الخطر لم يكن قاصراً على فريق دون آخر ولكنه كان يهدد الجميع على السواء. بيد أنه لا يشترط أن يكون

الخطر حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع لأن اشتراط الخطر الحال من شأنه إحجام 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 حقيقياً بل يكفي أن يعتقد الربان أن هناك خطراً يهدد الرسالة البحرية إذا قام تحت تأثير هذا الاعتقاد بإجراء التضحية إنما 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، إذ العبرة هي بتوافر الخطر - بغض النظر عن سببه وبالغاية من الإجراء الذي يتخذه الربان حياله. فمتى توافر الخطر واستهدفت التضحية دفعه من أجل السلامة العامة اعتبرت خسارة مشتركة، لذلك نصت المادة ٢٤٩ على أنه لا يحول دون اعتبار الخسائر مشتركة أن يقع الحادث الذي نشأت عنه بخطأ أحد المشاركين في الرحلة مع عدم الإخلال 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 بذل تضحية غير اعتيادية أو إنفاق مصاريف غير عادية لاتقاء الخطر المحقق بالسفينة وشحنتها. ومن ثم فلا تعتبر خسارة مشتركة النفقات والأضرار العادية أي الطبيعية التي تبذل بحسب المجرى العادي للأموار إذ لا تتوافر فيها أو صاف التضحية.

كما يجب أن تكون التضحية عن إرادة 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 وإصلاحها خسارة مشتركة، أو يقرر إلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولتها . أما إذا لم تكن التضحية إرادية فإن الخسارة تكون خاصة، كأن تقذف الرياح بعض البضائع في البحر فيكون ذلك سبباً في نجاة السفينة من العاصفة، أو تفرض التضحية أو الإنفاق على الربان من قبل

السلطات العامة مثلاً ، فلا تعتبر الخسارة مشتركة. على أنه يجب أن تكون التضحية أو الإنفاق بمقدار معقول، أي إلى الحد الضروري لاتقاء الخطر دون مبالغة فإذا جاوز هذا الحد صار إسرافاً من الربان يتحمل المجهز المقدار الزائد منه.

ثالثاً: أن يقصد الربان من بذل التضحية أو إنفاق المصروفات تأمين أرباب المصالح المشتركة في الرسالة البحرية. فيجب أن تبذل التضحية أو تنفق المصاريف في سبيل السلامة العامة للسفينة والحمولة معاً ولو كانت موجهة إلى السفينة أو الحمولة وحدها ما دام أن الهدف هو إنقاذهما جميعاً من الخطر الذي يتهددهما. أما إذا اقتصر الخطر على تهديد إحدهما دون الأخرى، فلا يتحمله إلا صاحب العنصر المهدد لأن التضحية كانت لمصلحته وحده ولا شأن للأخرين به. فإذا جنحت السفينة مثلاً وُفرغت منها البضاعة بقصد تخفيف حمولتها وإنقاذ السفينة والحمولة معاً كانت مصاريف التفريغ خسارة مشتركة. أما إذا كانت البضاعة قد فرغت ووصلت إلى البر سالمة فإن مصاريف تعويم السفينة بعد ذلك إنما تهدف إلى إنقاذ السفينة وحدها لذلك تكون خسارة خاصة بالسفينة. وبالمثل لا تعتبر خسارة مشتركة التضحية بقصد إنقاذ بضائع معينة لم يكن هلاكها يؤثر على بقية البضائع ولا علي السفينة.

تلك هي الشروط اللازمة لاعتبار الخسارة مشتركة. وفي قواعد ”يورك وأنفرس“ المعينة بالأرقام، وفي بعض التشريعات البحرية صور عديدة لما يعتبر من الخسارات المشتركة من أبرزها: إلقاء البضائع في البحر، والأضرار التي تلحق بالسفينة والشحنة أو إحدهما بسبب الماء أو غيره مما يلزم لإخماد حريق شب فيه، والنفقات التي تصرف في حالة الجنوح القهري لتخفيف حمولة السفينة، والأشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامة استعمالها كوقود للسفينة، ونفقات مساعدة السفينة وقطرها. ولم ينقل المشروع هذه الصور لأنها من الجزئيات والأمثلة التي لم يشأ أن يثقل بها نصوصه.

أما الخسارات الخاصة - وهي لا تتوافر فيها الشروط السابقة - فقد أجرى المشروع في شأنها القواعد العامة فيتحمل الخسارة مالك الشيء أو من أنفق 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 فعلاً لا المبلغ الذي كان مزعماً إنفاقه بشرط ألا يزيد عليه، إذ لا يجوز أن يكون من شأن استبدال النفقة زيادة أعباء المشاركين في الخسارة. كما إذا أصيبت سفينة بضرر مشتركاً ولجأت إلى ميناء لإصلاحها، ولكن على مقربة منه يوجد ميناء آخر يمكن فيه إصلاح السفينة بشروط أحسن وأوفر فيقرر الربان استئجار قاطرة لجر السفينة إلى هذا الميناء الآخر. فمصاريف القطر - وإن لم تنفق بقصد السلامة العامة ولتفادي الخطر إذ الفرض أنه قد زال - إلا أنها 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 يُراعى العرف البحري في طريقة شحنها، كما إذا شحنت على سطح السفينة بضائع خلافاً لما يقضي به العرف البحري. فإذا أنقذت وجب إدخالها في الخسارات المشتركة لتتحمل نصيباً من الضرر المشترك. أما إذا ضحيت فلا يجوز لمالكها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة إلا 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 خلسة - والبضائع التي يقدم عنها عمداً وصف غير صحيح. أما إذا قدم بيان عن قيمة البضاعة بأقل من قيمتها وهلك أو تلفت فلا تدخل في الخسارة المشتركة إلا على أساس القيمة التي وردت في البيان. ومع ذلك إذا أنقذت البضائع التي شحنت خلسة أو التي قدم عنها بيان غير صحيح عن قيمتها أو وصفها، فإنها تساهم في الخسارة المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية.

وافتحت المادة ٢٥٣ الأحكام المتعلقة بتسوية الخسارات المشتركة فأشارت إلى

أن هذه التسوية تتم على أساس وجود مجموعتين، إحداهما دائنة والأخرى مدينة.

وتدرج 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 وأنفرس" في صياغة عام ١٩٥٠ بدلاً 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 تفرغها في مكان وصول السفينة أو في المكان الذي انتهت إليه رحلتها. ولم يأخذ بطريقة التسوية بالنسبة، أي احتساب الخسارة على أساس النسبة بين ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم البيع والثلث الذي حصل به بيع البضاعة التالفة فعلاً ثم تستنزل ذات النسبة من ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم التفرغ.

واعتبرت المادة ٢٥٥ من الخسارات المشتركة المبالغ التي تنفق للتنفيذ على ذوي الشأن لإجبارهم 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 أُنقذ 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 فقصت بوجوب إجراء 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). فإذا عارض أحدهم في التسوية التي يقترحها الخبير وجب عرضها على المحكمة (م ٢٦١).

و ضمناً لدفع الحصص في الخسارات المشتركة أجازت المادة ٢٦٢ للربان حبس البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات حتي يقدم أصحابها حصصهم أو يقدموا

ضماناً كافياً 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 حكماً من أحكام التضامن وهو توزيع نصيب المعسر منهم على الآخرين تقنياً لما استقر عليه العرف البحري في هذا الصدد.

وأخيراً تكلمت المادتان ٢٦٥ و ٢٦٦ في سقوط حق الاشتراك في الخسارات المشتركة فقررت المادة الأولى دفعاً بعدم قبول طلب الاشتراك إذا لم يقدم الطلب كتابة خلال ثلاثين يوماً، وبينت إلى من يوجه هذا الطلب ومن أي وقت يسري ميعاده، وتكلمت الثانية عن تقادم مدته سنتان تنقضي به دعاوي الاشتراك في الخسارات المشتركة. وتجري على هذا التقادم أسباب الانقطاع المقررة قانوناً، ويضاف إليها سبب آخر هو تعيين خبير التسوية إذ تنقطع المدة بهذا التعيين ويظل التقادم معطلاً حتى ينهي مهمته فيسري عندئذ تقادم جديد مدته سنتان أيضاً من إنهاء المهمة.

## الباب الخامس التأمين البحري

أفرد المشروع الباب الخامس والأخير للتأمين البحري، وللتأمين أهمية بالغة في مجال التجارة الدولية والنقل البحري نظراً 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 تأمين.

ويقوم التأمين البحري - في جوهره - على فكرة التعاون والتكافل بين المستأمنين بأن يؤدي كل منهم مبلغاً معيناً للمؤمن لجبر الضرر الذي يصيب أيّاً منهم عند وقوعه، وبذلك لا ينهض المضرور وحده بتحمل العبء، وإنما يوزع عبء هذا الضرر - عن طريق المؤمن - على كل المستأمنين الذين يتعاونون جميعاً على جبره، وهو ما ينفي عن العقد شبهة المقامرة، ويجعله من عقود التعويض التي يقتصر فيها الأمر على جبر الضرر فحسب، وتعويض المضرور بقدر ما ناله 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 وتأكيدده حين نص في المادة ٢٦٧ على أن "يعتبر عقد التأمين عقد تعويض ولا يجوز أن يترتب عليه إفادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد على القدر الحقيقي للضرر. ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك".

وقد أصبح التأمين في الوقت الحاضر فناً يعتمد على علم الإحصاء، ويقوم على حساب المخاطر المحتملة وتقدير الخسارة تقديراً دقيقاً، بحيث يستطيع المؤمن أن يتبين حقيقة موقفه عند التعاقد، وأن يقيم التوازن بين الأقساط التي يقتضيها والخسارة التي يتحملها مضافاً 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، فيتقي بذلك كل ضرر محتمل.

وقد اتبع المشروع في معالجته للتأمين البحري تقسيماً منطقياً 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، والتقادم وخصص لكل منها فرعاً مستقلاً.

أ - واستهل المشروع أحكام الفرع الأول بالتعريف بعقد التأمين البحري (م ٢٦٧) - ثم بين وسيلة إثباته. فاشترط إثباته 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 وبحروف 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 للبطان 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 إلا 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 إسم المؤمن له انتقلت بطريق الحوالة، وإذا 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، وغالباً ما يقع ذلك التأمين على البضائع. ذلك أن البضاعة المشحونة قد تكون محلاً 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 للمنتفع عند تحقق الخطر، أن يطالب المؤمن مباشرة

بمبلغ التأمين ( م ٢/١٥١ من قانون التجارة).

وقررت الفقرة الأخيرة من المادة ٢٧٠ مبدأ هاماً هو حق المؤمن في أن يتمسك قبل حامل الوثيقة، ولو كانت إذنية أو لحاملها، بالدفع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد الأصلي على خلاف المتبع في الأوراق التجارية. ذلك أن شرط الإذن أو الحامل إنما يقصد به التعديل في إجراءات الحوالة بالنزول عن إجراء إعلانها 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 إلا الإذعان 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 جسيماً يبرر سقوط حقه. وكذلك الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان 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 محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع بوصفه عنصراً 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 إلي إحداثه بقصد الحصول على التأمين.

وتناولت المادة ٢٧٤ عقد إعادة 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 نظراً لاستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين، فإنه لا يكون له أن يرجع مباشرة على المؤمن الثاني بمبلغ التأمين

استناداً لعقد إعادة التأمين .

وواجهت المادة ٢٧٥ حالة ما إذا اشترك عدة مؤمنين في التأمين على خطر واحد بعقد واحد، وهو ما يحدث عادة في التأمين على السفن نظراً لارتفاع قيمتها، فألزمت 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 معرضاً للخطر، بل ينبغي ألا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين وإلا كان العقد باطلاً لانعدام محله. فقد نصت المادة ٢٧٧ على بطلان التأمين الذي يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه أو زواله. ونظراً لصعوبة إثبات علم الطرفين بوقوع الخطر الموجب للمسئولية أو زواله قبل إجراء التأمين، فقد وضع المشروع قرينة على هذا العلم هي أن يكون نبأ تحقق الخطر أو زواله قد بلغ إلى المكان الذي يوجه فيه المؤمن له قبل إصدار أمره بإجراء التأمين، أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن - وهي قرينة قانونية قاطعة لا يجوز دحضها بالدليل العكسي .

على أنه إذا كان التأمين معقوداً على شرط الأنباء السارة أو السيئة، فلا تكفي القرينة السابقة لإثبات العلم، بل ينبغي إقامة الدليل على علم المؤمن له بتحقق 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 إذ 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 الإدلاء بهذه المعلومات. ثم يأتي أخيراً التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بكل حادث من شأنه أن يجعله مسئولاً 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 بقسط

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 يوماً) 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 منعاً لحالات الغش إذ قد لا يقدم المؤمن له على الدفع إلا بعد أن يكون قد وصل إلى علمه وقوع حادث يشمل التأمين.

على أنه إذا اختار المؤمن وقف سريان العقد لتخلف المؤمن له عن دفع القسط، فلا يجوز له فسخه إلا بعد توجيه إخطار 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 أثر بالنسبة إليه بشرط أن تنتقل إليه ملكية الوثيقة قبل وقوع أي حادث، وقبل تبليغ الإيقاف 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 إبطال العقد إذا 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 الغير الصحيح أو الكتمان أثر في الضرر الذي حدث. وغني عن البيان أن السكوت أو الكتمان لا يكون مبطلاً للعقد إلا إذا تعلق بواقع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المؤمن له نفسه، فإذا كانت الوقائع أو المعلومات معروفة للكافة، ومفروضاً معرفتها من المؤمن كما لو كانت البضاعة مرسلة 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 إبطال العقد إلا إذا كان متعلقاً بوقائع سابقة على إبرامه، إلا أن طبيعة عقد التأمين تقتضي أن يظل المؤمن على

بينة من جميع الظروف الجوهرية التي تجد أثناء سريان العقد وتجعل التزامه أفدح عبثاً مما قدره عند التعاقد. ومن أجل ذلك ألزمت المادة ٢٨١ المؤمن له بأن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي قد تطرأ أثناء سريان العقد، ويكون من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن. وأجازت للمؤمن فسخ العقد إذا لم يحصل هذا الإخطار في الميعاد المحدد له. أما إذا تم الإخطار في الميعاد فقد فرق المشروع بين ما إذا تبين أن زيادة الأخطار غير ناشئة عن فعل المؤمن له، وفي هذه الحالة يظل العقد سارياً مقابل قسط إضافي. 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 إبقائه مع المطالبة بقسط إضافي.

ولما كان من واجب المؤمن له أن يلتزم الصدق والأمانة فيما يقدمه من بيانات عن الحادث المؤمن منه، فقد رتبت المادة ٢٨٢ سقوط حقه في التأمين إذا قدم بسوء نية بيانات غير مطابقة للحقيقة لتضليل المؤمن بشأن حقيقة الحادث.

وأخيراً ألفت المادة ٢٨٣ على عاتق المؤمن له الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن تمشياً مع ما يوجبه حسن النية في تنفيذ العقود وما تقتضيه الأمانة والثقة في المعاملات، فأوجب عليه أن يبذل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وأن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية للرجوع على الغير المسؤول ورتبت على تقصيره في القيام بهذا الالتزام مسئوليته عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمؤمن نتيجة لهذا التقصير.

ومنعاً من اتخاذ التأمين وسيلة للإثراء بدون وجه حق، والحصول على تعويض يجاوز قيمة الضرر، نصت المادة ٢٨٤ على حق المؤمن في طلب إبطال العقد إذا 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 إذا انتفى التدليس فلا يبطل العقد، وإنما يخفض 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 عن 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 ويجوز له الرجوع - في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه- وعلى المؤمن المتعددين 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 يجاوز قيمته الحقيقية، فتكون هذه العقود جميعاً قابلة للإبطال بناء على طلب المؤمن في كل عقد.

ثم انتقل المشروع بعد ذلك إلى بيان التزامات المؤمن ، ونطاق مسؤوليته 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. واعدت 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 سبباً 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 بإطفاء حريق شب بالباخرة أو البضائع إذا كان التأمين يغطي خطر الحريق، إذ أن هذه المصروفات تتم لصالح المؤمن.

وأضافت المادة ٢٨٨ مسؤولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين، ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو خطأ جسيم من جانب المؤمن له، أو أنه ناشئ 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 وفقاً لمبادئ القانون الدولي العام، ولا أن تكون حالة الحرب ما زالت مستمرة، وإنما يكفي أن يكون الخطر ناتجاً في الواقع عن أعمال حربية ولو حدث بعد انتهاء حالة الحرب، كما إذا مست السفينة لغماً بحرياً متخلفاً عن الأعمال الحربية.

ولما كان قد يتعذر في بعض الأحيان تحديد ما إذا كان الضرر ناشئاً عن خطر بحري أو خطر حربي، وكانت الأخطار الحربية تعتبر أخطاراً استثنائية، فقد افترضت المادة ٢٩١ اعتبار الخطر في هذه الحالة خطراً بحرياً. وهي قرينة يجوز للمؤمن الذي يتمسك باستبعاد الأخطار الحربية أن يدحضها بإثبات 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 إذ لا يعتبر الضرر في هذه الحالة ناتجاً 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 تلفاً مادياً يلحق بالأشياء المؤمن عليها كالتأخير أو البطالة 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 في الأحوال التي يجيز فيها الاتفاق أو القانون إتباع 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 بإصلاح ما يصيب 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 و مصروفات المساعدة والإنقاذ وذلك في حدود مبلغ التأمين بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن إن وجدت.

ثم انتقل المشروع بعد ذلك إلى بيان أحكام التسوية بطريق الترك، فأوجبته المادة ٢٩٦ أن يكون الترك كاملاً وغير معلق على شرط. كما رتبته 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 إعلان المؤمن له رغبته في الترك إلى المؤمن، ذلك أن للمؤمن له أن يختار بين التسوية بطريق التعويض والتسوية بطريق الترك، فإذا اختار طريق الترك، فلا ينتج هذا الاختيار أثره إلا من تاريخ الإفصاح عنه للمؤمن.

ولما كان انتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن قد يضر به في بعض الأحوال كما لو ورد الترك على حطام سفينة تسييره 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 إعلان 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 إبطال العقد وفقاً للمادة ٢٨٥.

وتقنياً لما يجري عليه العرف البحري من حلول المؤمن محل المؤمن له فيكون له من حقوق أو دعاوي قبل الغير، نصت المادة ٢٩٩ على أن يحل المؤمن قانوناً بما دفعه



من تعويض في الدعاوي التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن .

ج - ويتعلق الفرع الثالث بتقادم الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين البحري . وقد جعلت المادة ٣٠٠ مدة هذا التقادم سنتين . وبينت كيفية سريانه في الفروض المختلفة . وأضافت إلى الأسباب المقررة قانوناً لانتقاعه بعض أسباب أخرى اقتضتها طبيعة التعامل في مجال التأمين وهي المطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول، وكذلك المفاوضات التي تجري بين الطرفين لتسوية الأضرار وندب خبير لمعاينة هذه الأضرار وتقدير قيمتها .

٢- وفي الفصل الثاني وضع المشروع أحكاماً خاصة ببعض أنواع التأمين البحري الذائعة في العمل عرض لها في ثلاثة فروع أولها في التأمين على السفينة، وثانيها في التأمين على البضائع، وثالثها في التأمين من المسؤولية .

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 . وبينت المادتان ٣٠٢ و ٣٠٣ متى يبدأ سريان التأمين ومتى ينتهي في كل صورة منها .

وقضى المشروع بمسؤولية المؤمن عن الضرر الناشئ عن العيب الخفي في السفينة ( م ٣٠٤ / ١ )، وأعفاه من تعويض الضرر الناشئ عن خطأ متعمد من الربان ( ٢ / ٣٠٤ ) وهذا الإعفاء مقصور على خطأ الربان دون البحارة ومشروط بأن يكون عمدياً أي بقصد إحداث الضرر، وهو استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٨٨ التي أقامت المؤمن مسؤولاً عن الضرر المادي الذي يصيب الأشياء المؤمن عليها بخطأ الربان أو البحارة كما سلف البيان .

أما المادة ٣٠٥ فتقضي بشمول التأمين لمسؤولية 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 مسؤولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين. أما إذا لم يكن التغيير اضطرارياً وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها فلا يكون المؤمن مسؤولاً إلا عن الحوادث التي تقع في أجزاء الطريق المتفق عليه.

وتكلمت المادة ٣٠٨ في الفرض الذي تتعدد فيه الحوادث أثناء سريان عقد التأمين فألزمت المؤمن - في حدود مبلغ التأمين - بضمان الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث. كما أجازت للمؤمن أن يشترط - عند التعاقد - طلب قسط تكميلي عقب كل حادث.

ونصت المادة ٣٠٩ على مسؤولية المؤمن - في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض - عن مصاريف استبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة - وهو حكم لا يتعارض وما نصت عليه المادة ٢٩٤ من إعفاء المؤمن من الالتزام بإصلاح أو استبدال الأشياء المؤمن عليها. ذلك أن هذا الإعفاء قاصر على الالتزام بالإصلاح والاستبدال فحسب ولا يشمل الالتزام بدفع مصاريف الإصلاح 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 بطالتها 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 قيمة 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 أبناء عنها، ثالثاً- إصابة السفينة بتلف يستحيل إصلاحه، رابعاً- إذا كانت نفقات  
إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل - وكلها أمور تدور حول هلاك  
السفينة فعلاً أو حكماً أو إصابتها بتلف لا يرجي إصلاحه أو يتطلب إصلاحه نفقات  
باهظة.

وعرضت المادة ٣١٢ للفرض الذي يكون فيه للمجهز عدة سفن وأبرم تأميناً خاصاً  
على كل منها لدى نفس المؤمن، فقضت 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 ، فقضت 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 إعلانه 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 سريانها 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 إنزالها 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 (اشترك). 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 إسم الوثيقة "العائمة" نظراً لأنها لا تتضمن - منذ إبرامها - تحديداً للبضاعة التي تغطيها. كما تسمى أيضاً بوثيقة "الاشترك" 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 إذ تسري بالنسبة لعمليات الشحن المختلفة التي تدخل في نطاقها، ومن هنا كان التأمين حاصلًا علي وجه الاشتراك - وبذلك تتميز الوثيقة العائمة بالخصائص التالية: أولاً- عدم تحديد البضائع المغطاة تحديداً دقيقاً منذ العقد. ثانياً- تكرار عمليات الشحن وتعددتها. ثالثاً- أن المؤمن يضمن مقدماً وبصفة آلية حتمية كل البضاعة التي تشحن في الظروف المتفق عليها مقدماً ودون حاجة لإجراء جديد من أحد الطرفين.

هذا وقد أوجب المشروع أن تشمل وثيقة التأمين العائمة على ما يأتي:

أولاً- الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات، وأقساط التأمين، وكذلك الحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة لأن مسؤوليته عن الشحنة الواحدة لا تتجاوز المبلغ المعين لها.

ثانياً- 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، وفرّق بين نوعين منها: الأول الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له شخصياً أو تنفيذاً لعقد يلزمه بإجراء التأمين، وهذه الشحنات يسري عليها التأمين تلقائياً من وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم المؤمن له إخطاراً عنها في الميعاد المعين في الوثيقة، والثاني الشحنات التي تتم لحساب الغير

ويكون للمؤمن له مصلحة فيها بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك من الصفات، وهذه الشحنات لا يسري عليها التأمين إلا من وقت إخطار المؤمن بها (م ٣٢٠/٢).

وبين المشروع الجزاء الذي يترتب على مخالفة المؤمن له الالتزام بإخطار 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 حكماً هاماً من مقتضاه بقاء البضائع مشمولة بالتأمين البحري دون انقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة البحرية كما تحددها وثيقة التأمين. وتطبيقاً لذلك قضى النص بأنه إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً 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 مضافاً 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: أولاً - انقطاع أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أبناء عنها. ثانياً - 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 بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة. ثالثاً - هلاك البضائع أو تلفها بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل. رابعاً - بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي إذا كان الضرر قد نشأ عن خطر يشمله التأمين - وكلها أمور تدول حول هلاك البضاعة فعلاً أو حكماً، 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 إخطار المؤمن بحصول الضرر خلال خمسة أيام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها وإلا 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 فعلاً تحت تصرف المرسل إليه في المكان المعد لوصولها فلا يتوافر هذا المعنى إذا سلمت أثناء الطريق لشخص آخر بسبب عدم إمكان توصيلها أو سلمت تسليمًا حكيمًا للمرسل إليه بأن نقلت إليه السندات الممثلة لها.

ج - أما الفرع الثالث والأخير في 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 لمسؤولية المؤمن له فإذا لم يطالبه المضرور بالتعويض فلا محل 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 وجود تأمين على السفينة وتأمين آخر من المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها السفينة للغير في حالة التصادم وفقاً لما نصت عليه المادة ٣٠٥، فلم تجعل لهذا التأمين الأخير أثر إلا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتغطية الضرر.

وأخيراً تناولت المادة ٣٢٥ الفرض الذي تتعدد 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 الإصدار بيان نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية، فحدد في المادة الأولى منه السفن التي لا تسري عليها أحكامه: وهي السفن الحربية، والسفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري - كسفن البحث العلمي الحكومي، وسفن المستشفيات العامة، وسفن الإطفاء. كما أخرج المشروع من نطاقه السفن الصغيرة التي تبلغ حمولتها ١٥٠ طناً فأقل، والسفن الخشبية بدائية الصنع - إذ تسري عليها أحكام قانون السفن الصغيرة رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠.

وتمشياً مع أحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية المعقودة ببروكسل في ١٠ أبريل سنة ١٩٢٦ والمعدلة ببروتوكول 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 الذي تتولي خدمته. أما ما عدا ذلك من إجراءات ودعاوي قضائية فهي لا تتمتع في شأنها بأية حصانة خاصة وتعامل في خصوصها معاملة الأفراد ( المادة ٢ من مشروع قانون الإصدار).

أما السفن الحربية، والسفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري فهي وإن تمتعت بالحصانة القضائية إلا أنه يجوز - تمشياً 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 والإنقاذ وعن الخسارات البحرية المشتركة.
  - (٣) الدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة ( المادة ٣ من مشروع قانون الإصدار).
- وعملاً على إفساح المجال لدراسة القانون الجديد والإعداد لتطبيق أحكامه نصت المادة السادسة على أن يكون العمل به بعد شهرين من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

## مرسوم بالقانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠

### في شأن الجواز البحري (\*)

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

وعلى القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢ في شأن جواز السفر المعدل بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٦٣،

وعلى المادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠،

وبناء على عرض وزير الدولة للشؤون القانونية والإدارية ووزير المواصلات.

وبعد موافقة مجلس الوزراء،

أصدرنا القانون الآتي نصه:

#### ( مادة ١ )

لا يجوز لأي شخص يتمتع بالجنسية الكويتية أن يزاول أي مهنة في السفن التي تتعدى في سيرها المياه الإقليمية الكويتية إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص. ويستثنى من ذلك من يعملون في السفن الحربية أو في السفن المملوكة للدولة أو لأحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام تجاري.

#### ( مادة ٢ )

يشترط لمنح الجواز البحري أو لتجديده ما يأتي:

أ- أن تتوافر في طالب الجواز البحري المؤهلات أو الخبرات اللازمة للمهنة البحرية التي يطلب الجواز لمزاولةها، وأية شروط أخرى يصدر بها قرار من الوزير المختص.

ب- ألا يكون قد سبق الحكم عليه في جنائية أو جنحة سرقة أو نصب أو تزوير أو في

(\*) نشر بالجريدة الرسمية - الكويت اليوم - عدد ١٣٠٥ بتاريخ ١٥/٦/١٩٨٠.



أية جريمة مخلة بالشرف ما لم يكن قد رد إليه اعتباره.

ومع ذلك يجوز بعد موافقة الوزير المختص منح أو تجديد الجواز البحري لمن لا تتوافر فيه أحكام البند (أ) وكان وقت العمل بهذا القانون يحمل سجل الخدمة البحرية.

( مادة ٣ )

لا يجوز أن يستعمل الجواز البحري إلا للعمل في السفن ويقوم في هذا الشأن مقام جواز السفر المنصوص عليه في القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢ المشار إليه.

( مادة ٤ )

تدون في الجواز البحري البيانات التالية:

أ - البيانات المثبتة لشخصية حامله.

ب- البيانات الخاصة باسم السفينة ورقم تسجيلها وحمولتها الإجمالية وتاريخ ومكان الالتحاق بها وحدود الرحلة ووظيفة حامل الجواز والتقارير المقدمة عن كفاءته وسلوكه وتاريخ ومكان فصله وتوقيع الربان والموظف المختص.

ج- أية بيانات أخرى يصدر قرار من الوزير المختص بإضافتها.

( مادة ٥ )

تقوم الإدارة البحرية المختصة، أو قنصل الكويت في الخارج - إن وجد- بقيد البيانات المشار إليها في المادة السابقة بعد التحقق من صحتها.

( مادة ٦ )

يحدد بقرار من الوزير المختص شكل الجواز ومدة سريانه على ألا تتجاوز عشر سنوات من تاريخ إصداره.

( مادة ٧ )

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام المادتين الأولى والثالثة من هذا القانون.

( مادة ٨ )

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد شهرين من تاريخ نشره.

أمير الكويت

جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشؤون القانونية والإدارية

سلمان الدعيج الصباح.

وزير المواصلات

سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف في: ٣ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافق: ١٨ مايو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم  
مذكرة إيضاحية  
في شأن مشروع قانون  
الجواز البحري

تقتضي طبيعة العمل على السفن التجارية مغادرة البلاد لخدمة السفينة خلال رحلاتها الأمر الذي يتطلب تزويد العاملين على السفن التي تجاوز في رحلاتها نطاق المياه الإقليمية بجوازات بحرية تتيح لهم مزاولة مهنتهم على هذه السفن، ومصاحبتها في أسفارها خارج البلاد. وتحقيقاً لهذا الغرض أعد مشروع القانون المرافق في شأن تنظيم الجواز البحري وبيان شروط منحه وتجديده ونطاق استخدامه والجزاء على مخالفة أحكامه.

وقد حظرت المادة الأولى من المشروع على أي شخص يتمتع بالجنسية الكويتية أن يزاول أي عمل على السفن التي تتعدى في سيرها المياه الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية التي يصدر بتعيينها قرار من وزير المواصلات. وبينت المادة الثانية شروط منح هذا الجواز وتجديده.

وقضت المادة الثالثة بأنه لا يجوز استعمال الجواز البحري إلا للعمل على السفن، ويقوم في هذا الشأن مقام جواز السفر المنصوص عليه في القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢.

وتناولت المادة الرابعة البيانات التي يجب أن يتضمنها الجواز البحري. ولما كان هذا الجواز يتصل بعمل البحار على السفن، ويعتبر - إلى جانب كونه وثيقة للسفر - سجلاً لخدمة البحار، فقد أوجبت هذه المادة أن تسجل فيه - بالإضافة إلى البيانات المثبتة لشخصية حامله - جميع البيانات المتعلقة بعمله كاسم السفينة وتاريخ ومكان الالتحاق بها ووظيفته عليها والبيانات الخاصة بكفائته وسلوكه وتوقيع الربان.

و ضمناً لاحترام الأحكام الخاصة بالجواز البحري وحظر استخدامه في غير الغرض المخصص له، فرضت المادة السابعة عقوبة جنائية على كل من يخالف أحكام المادتين الأولى والثالثة من المشروع.

مرسوم بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠  
في شأن الربانة وضباط الملاحة  
والمهندسين البحريين في السفن التجارية(\*)

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

وعلى المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠،  
وبناء على عرض وزير الدولة للشؤون القانونية والإدارية ووزير المواصلات،  
وبعد موافقة مجلس الوزراء،  
أصدرنا القانون الآتي نصه:

( مادة ١ )

في تطبيق أحكام هذا القانون:

- ١ - يقصد بالربان أي شخص يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها.
- ٢ - يقصد بضباط الملاحة أي شخص من غير المرشدين يتولى فعلاً تسيير السفينة أو مناوراتها ويكون مسئولاً عن النوبة.
- ٣ - يقصد بكبير المهندسين أي شخص مسئول بصفة دائمة عن إدارة القوة الميكانيكية المحركة للسفينة.
- ٤ - يقصد بالمهندس أي شخص يتولى فعلاً إدارة آلات السفينة ويكون مسئولاً عن النوبة.

( مادة ٢ )

لا يجوز أن يتولى أي شخص من الأشخاص المبيينين في المادة السابقة عمله على السفينة إلا إذا كان يحمل الشهادة أو المؤهل المناسب الذي يعتمده مكتب مسح وتسجيل السفن.

(\*) نشر بالجريدة الرسمية - الكويت اليوم - عدد ١٣٠٥ بتاريخ ١٥-٦-١٩٨٠.

( مادة ٣ )

١- كل سفينة كويتية تزيد حمولتها الإجمالية عن مائة وخمسين طناً يجب أن تكون مزودة عند إبحارها بالعدد الكافي من الرجال الأكفاء. وبوجه خاص يجب أن تكون مزودة بالأشخاص التاليين ممن يحملون الشهادات المناسبة لعملهم والمعتمدة من مكتب مسح وتسجيل السفن:

أ- ربان.

ب - إثنين على الأقل من ضباط الملاحة على ألا تقل شهادة أحدهما عن ضابط ملاحه أول.

ج- إثنين من المهندسين البحريين على ألا تقل شهادة أحدهما عن كبير مهندسين.

٢- ويجوز بقرار من وزير المواصلات اشتراط عدد أكبر أو أقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقاً لحمولة السفينة والغرض من تسييرها.

( مادة ٤ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة شهور وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين:

١ - كل من يخالف حكم المادة الثانية من هذا القانون أو يتوصل بطريق الغش أو باستعمال أوراق مزورة إلى شغل وظيفة ربان أو ضابط ملاحه أو مهندس بحري.

٢ - كل مالك أو مجهز سفينة يخالف حكم المادة الثالثة من هذا القانون.

( مادة ٥ )

لا تسري أحكام هذا القانون على:

١ - السفن الحربية.

٢ - السفن المملوكة للدولة أو أحد الأشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجاري.

٣ - السفن الخشبية بدائية الصنع.

( مادة ٦ )

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد مضي شهرين من تاريخ نشره.

أمير الكويت

جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والإدارية

سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات

سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف في ٣ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافق: ١٨ مايو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة إيضاحية

في شأن مشروع القانون

الخاص بالربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين

في السفن التجارية

تقتضي سلامة تسيير السفينة من الناحية الملاحية أن تكون مزودة بربان وعدد من ضباط الملاحة والمهندسين البحريين. ونظراً لأهمية وخطورة المهمة المعهودة إلى هؤلاء الرجال، فقد وضعت قواعد دولية في شأن أهليتهم الفنية وكفائتهم العديدة ضمتها المعاهدة الدولية المعقودة في جنيف سنة ١٩٣٦ بشأن مؤهلات ربانة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها. وقد استقرت هذه القواعد في معظم التشريعات الحديثة، واستهدى بها مشروع القانون المرافق.

وقد بينت المادة الأولى من المشروع المقصود بربان السفينة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين. وحظرت المادة الثانية أن يتولى أي منهم عمله على السفينة إلا إذا كان يحمل الشهادة أو المؤهل المناسب الذي يعتمده مكتب مسح وتسجيل السفن.

وتناولت المادة الثالثة الكفاية العددية لطاقم السفينة، فقضت بأن كل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على مائة وخمسين طناً يجب أن تكون مزودة بالعدد الكافي من الرجال الأكفاء. وبوجه خاص أن تكون مزودة بربان واثنين من ضباط الملاحة لا تقل شهادة أحدهما عن ضابط ملاحه أول، واثنين من المهندسين البحريين لا تقل شهادة أحدهما عن كبير مهندسين ممن يحملون المؤهلات المناسبة لعملهم.

وتحقيقاً للمرونة اللازمة في تطبيق هذا النص، أجازت الفقرة الأخيرة من ذات المادة لوزير المواصلات أن يشترط بقرار منه عدداً أكبر أو أقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقاً لحمولة السفينة والغرض من تسييرها.

وفرضت المادة الرابعة عقوبة جنائية على كل من يخالف أحكام المادة الثانية أو يتوصل بطريق الغش أو استعمال أوراق مزورة إلى شغل وظيفة ربان أو ضابط ملاحه أو مهندس بحري. وكذلك على كل مالك أو مجهز سفينة يخالف حكم المادة الثالثة من هذا القانون.

## مرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن (\*)

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

وعلى الدستور،

وعلى المادتين ٨، ١٠٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠،

وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والإدارية ووزير المواصلات،

وبعد موافقة مجلس الوزراء،

أصدرنا القانون الآتي نصه:

### ( مادة ١ )

لريان السفينة على كل الأشخاص الموجودين بها السلطة التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة البحرية.

ويجوز له أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام والأمن في السفينة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها، أو من الإدارة البحرية المختصة في الكويت، أو من قنصل الكويت في الخارج على حسب الأحوال.

### ( مادة ٢ )

يجازي تأديبياً بالحجز من يوم إلى أربعة أيام، أو بالخصم من المرتب أو الأجر من يوم إلى أربعة أيام كل فرد من أفراد الطاقم يرتكب إحدى المخالفات الآتية:

١- عدم إطاعة أمر يتعلق بالخدمة.

٢- عدم احترام الرؤساء.

٣- الإهمال في خدمة السفينة أو في الحراسة.

(\*) نشر بالجريدة الرسمية - الكويت اليوم - عدد ١٣٠٥ بتاريخ ١٥/٦/١٩٨٠.



- ٤- السكر في السفينة.
- ٥- المشاجرات في عرض البحر، أو أثناء الخدمة إذا كانت السفينة في الميناء.
- ٦- إتلاف أدوات السفينة.
- ٧- الغياب دون إذن عن السفينة في غير الحالات المنصوص عليها في المادتين ١١، ١٢.
- ٨- حيازة سلاح بالسفينة دون إذن سابق من الربان.
- ٩- كل عمل يكون فيه إخلال بالنظام أو بخدمة السفينة.
- فإذا تكررت المخالفة أثناء الرحلة ضعف الحد الأقصى للعقوبة وذلك كله مع عدم الإخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون.

( مادة ٣ )

كل شخص بالسفينة من غير أفراد طاقمها يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان، أو يخالف أمراً لأحد الضباط، أو يحدث إضطراباً بالسفينة، أو يتلف أدواتها يجازي بالحجز من يوم إلى أربعة أيام إذا كان من المسافرين بالحجرات ، وبالحرمان من الصعود إلى ظهر السفينة أكثر من ساعتين في اليوم إذا كان من المسافرين الآخرين.

وذلك كله مع عدم الإخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون.

( مادة ٤ )

يختص بنظر المخالفات المنصوص عليها في المادتين السابقتين كل من:

- ١- ربان السفينة إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي كويتي.
- ٢- مسجل السفن إذا كانت السفينة راسية في أحد الموانئ الكويتية.
- ٣- القنصل الكويتي إذا كانت السفينة راسية في ميناء أجنبي.
- وتكون قرارات هذه السلطات غير قابلة للطعن.

( مادة ٥ )

لا يجوز للسلطات المنصوص عليها في المادة السابقة أن توقع أي جزاء إلا بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقوال المخالف وأقوال الشهود وتحرير محضر بذلك.

ولا يوقع جزاء الحجز إلا إذا كانت السفينة في عرض البحر، أو في أحد الموانئ التي تمر بها. وينتهي هذا الجزاء حتماً عند انتهاء الرحلة أو وصول السفينة إلى ميناء تسجيلها أو صاحب الشأن إلى غايته.

( مادة ٦ )

كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأً فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال، أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث يجازي بأحد الجزاءات الآتية:

١- الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر.

٢- تأخير الأقدمية.

٣- تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة.

( مادة ٧ )

يختص بنظر المخالفات المشار إليها في المادة السابقة مجلس تأديب يصدر بتشكيله في كل حالة على حدة قرار من وزير المواصلات. ويتكون المجلس من:

- أحد موظفي الميناء من درجة ربان على الأقل - رئيساً.

- عضو من إدارة الفتوى والتشريع .

- عضو يمثل اتحاد شركات ووكالات الملاحة الكويتية - أعضاء.

( مادة ٨ )

لا يجوز تقديم المخالف لمجلس التأديب المنصوص عليه في المادة السابقة إلا بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقواله وأقوال الشهود.

ويتولى إجراء هذا التحقيق محقق ينتدبه وزير المواصلات، فإذا كانت المخالفة موضوع التحقيق منسوبة إلى الربان وجب أن يكون المحقق من درجة ربان على الأقل. وللمجلس أن يقرر وقف المخالف عن العمل بالسفن إلى أن يفصل في الموضوع إذا رأى ضرورة لذلك.

ولا يجوز للمجلس إصدار القرار بتوقيع الجزاء دون سماع أقوال المخالف وتحقيق دفاعه.

وفي حالة عدم حضور المخالف أو محاميه الموكل عنه رغم دعوته بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول يجوز للمجلس أن يصدر قراره في غيبته.

#### ( مادة ٩ )

للمحكوم عليه غيابياً أن يطعن بالمعارضة في قرار مجلس التأديب وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانه بالقرار. ويكون الإعلان بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول. فإذا كان المحكوم عليه خارج الكويت فتبدأ المدة اعتباراً من اليوم التالي لتاريخ عودته.

وينظر المعارضة المجلس الذي أصدر القرار.

وإذا تخلف المعارض عن الحضور في الجلسة الأولى لنظر المعارضة اعتبرت كأن لم تكن.

#### ( مادة ١٠ )

تكون قرارات مجلس التأديب - الصادرة حضورياً، أو غيابياً وانقضى ميعاد المعارضة فيها، أو الصادرة في المعارضة - نهائية. ولا يجوز إعادة النظر فيها إلا عن طريق التماس إعادة النظر بناء على ظهور وقائع أو أوراق جديدة في صالح المخالف لم تكن تحت نظر مجلس التأديب.

ويرفع التماس إلى المجلس الذي أصدر القرار خلال ثلاثين يوماً تبدأ من اليوم الذي ظهرت فيه الوقائع أو الأوراق الجديدة.

( مادة ١١ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة شهور وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل فرد من أفراد الطاقم:

- ١- ترك بدون عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحل خلفه محله.
- ٢- تغيب عن السفينة وقت أن كان مكلفاً بعمل عند السكان أو في محل أرصاد أو في مركز مناورة أو حراسة.
- ٣- ارتكب أعمالاً متكررة تنطوي على العصيان.
- ٤- رفض الإذعان لأمر صدر إليه يتعلق بسير العمل في السفينة أو المحافظة على النظام فيها.

( مادة ١٢ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تتجاوز مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل فرد من أفراد الطاقم:

- ١- ثبت عدم وجوده في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لاتخاذ إجراءات الإبحار في أي ميناء غير ميناء التسجيل.
- ٢- شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص دون إذن من رب العمل.

( مادة ١٣ )

تكون العقوبة بالحبس مدة لا تزيد على سنة إذا ارتكبت إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادتين السابقتين من أكثر من ثلاثة أشخاص باتفاق سابق فيما بينهم.

( مادة ١٤ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تعدى على ربان السفينة أو أحد ضباطها أثناء تأدية أعماله أو بسبب تأديتها أو قاومه بالقوة.

وتكون العقوبة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا حدثت إصابات بسبب التعدي أو المقاومة.

( مادة ١٥ )

تضاعف العقوبة في الأحوال المنصوص عليها في المواد ١١، ١٢، ١٣، ١٤ إذا وقعت الجريمة من أحد ضباط السفينة.

( مادة ١٦ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان أو ضابط أو أي شخص آخر ذي سلطة في السفينة يكون قد أمر بشئ أو أذن أو تسامح في شئ فيه إساءة لاستعمال سلطته أو يكون قد استخدم القوة أو أمر باستخدامها أو تركها تستخدم نحو شخص مسافر على السفينة.

( مادة ١٧ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان السفينة إذا ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يوفر له وسائل العلاج والترحيل.

( مادة ١٨ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين كل ربان ينقض عقد تعيينه ويترك السفينة - في غير أحوال الضرورة القصوى - في عرض البحر.

( مادة ١٩ )

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تسلل إلى السفينة بقصد السفر بها دون أن يقوم بأداء أجر السفر أو دون أن يحصل على موافقة ربان السفينة أو مندوبه.

( مادة ٢٠ )

تعتبر الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم الكويت أنها ارتكبت في أراضيها.

( مادة ٢١ )

تختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون.

( مادة ٢٢ )

فيما عدا السفن الحربية تسري أحكام هذا القانون على كل سفينة مسجلة في الكويت و معدة للعمل في رحلات خارج الموانئ.

( مادة ٢٣ )

ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد مضي شهرين من تاريخ نشره.

أمير الكويت

جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والإدارية

سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات

سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف في: ٣ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافق: ١٨ مايو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم  
مذكرة إيضاحية  
لمشروع القانون الخاص  
بالأمن والنظام والتأديب في السفن

لما كان استتباب الأمن والنظام على ظهر السفينة من الأمور الهامة لسلامة تسييرها، وكانت السفينة وهي في أعالي البحار تكون بعيدة عن أرض الدولة وعن طائلة سلطانتها، فإن الأمر يقتضي تخويل الربان بعض السلطات اللازمة لحفظ النظام على السفينة وتوقيع الجزاءات التأديبية على من يخرج على أمن السفينة ونظامها. وهو ما قرره المادة ٢/١٠٢ من قانون التجارة البحرية، وتركت أمر تنظيمه لقانون خاص. كما أن سلامة الأرواح في البحار تقتضي من ناحية أخرى تجريم بعض الأفعال الخطيرة التي تتعرض سلامة السفن أو حياة الأشخاص الموجودين في البحر للخطر. ومن أجل ذلك جميعه وضع مشروع القانون المرافق في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

وقد حوت المادة الأولى منه لربان السفينة على كل الأشخاص الموجودين بها السلطة التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة البحرية.

وبينت المادة الثانية المخالفات التي تقع من رجال الطاقم والجزاءات الخاصة بها. أما المادة الثالثة فتتعلق بالمخالفات التي تقع من غير رجال الطاقم.

وتناولت المادة الرابعة الجهة المختصة بنظر المخالفات المنصوص عليها في المادتين السابقتين وهي: ربان السفينة إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل كويتي. ومسجل السفن إذا كانت السفينة في أحد الموانئ الكويتية. والقنصل الكويتي إذا كانت السفينة راسية في ميناء أجنبي.

ونظراً لأهمية الأخطاء التي قد تقع من رجال الطاقم وتؤدي إلى وقوع حوادث بحرية فيها خطر على الأرواح والأموال أو احتمال وقوعها، فقد شدد المشروع الجزاء على هذه الأخطاء. وجعل الاختصاص بنظرها لمجلس تأديب يشكل في كل حالة على حدة

بقرار من وزير المواصلات (م ٦، ٧). وجعل للمحكوم عليه غيابياً أن يطعن بالمعارضة في قرار مجلس التأديب في خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانه بالقرار (م ٩). وتكون قرارات مجلس التأديب الصادرة حضورياً أو غيابياً وانقضت ميعاد المعارضة فيها أو الصادرة في المعارضة، نهائية ولا يجوز إعادة النظر فيها إلا عن طريق التماس إعادة النظر بناء على ظهور وقائع أو أوراق جديدة في صالح المخالف لم تكن تحت نظر مجلس التأديب (م ١٠).

وتناولت المواد من ١١ إلى ١٩ تجريم طائفة من الأفعال التي تقع على ظهر السفينة لما فيها من إخلال بأمن السفينة وسلامتها وتعريضها للخطر وجعل الاختصاص بنظر هذه الجرائم للمحاكم التي تقع فيها الميناء المسجلة فيه السفينة (م ٢١) إعمالاً للمبدأ المقرر بأن السفينة تعتبر امتداداً لأرض الدولة التي ترفع علمها.



## قانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ (\*)

بشأن الانضمام إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن

الموقعة ببروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤

نحن صباح السالم الصباح أمير الكويت

بعد الاطلاع علي المادتين ٦٥ و ٧٠ فقرة ثانية من الدستور

وافق مجلس الأمة على القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه.

### مادة أولى

ووفق على انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة الدولية المرفقة بنصوصها الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري، والموقعة ببروكسل في ٢٥ أغسطس ١٩٢٤، مع التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى المنصوص عليه بالفقرة (خامساً) من المادة ٤ من تلك المعاهدة.

### مادة ثانية

علي الوزراء - كل فيما يخصه- تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

صباح السالم الصباح

صدر في: ١٥ ربيع أول سنة ١٣٨٩ هـ

الموافق: ٣١ مايو سنة ١٩٦٩ م

(\*) نشر بالجريدة الرسمية - الكويت اليوم - عدد ٧٣٠ سنة ١٥

## مذكرة تفسيرية

بشأن انضمام دولة الكويت إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحري الموقعة في بروكسل بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ كان قد عقد في أكتوبر عام ١٩٢٢ مؤتمر دولي لبحث القوانين البحرية واشتركت فيه عدة دول بحرية وانتهى المؤتمر إلى وضع معاهدة تتعلق بنقل البضائع في البحر سميت بمعاهدة لاهاي للنقل البحري وأصبحت نافذة المفعول بالنسبة للدول التي أقرتها واجتمعت لدراستها اعتباراً من ١٩٢٤.

وتهدف المعاهدة المشار إليها إلى توضيح علاقة أصحاب البواخر بالمستوردين والمصدرين، كما أنها تحدد المسؤوليات التي تقع على أصحاب البواخر من حيث تجهيز هذه البواخر وإعدادها والضمانات اللازمة للبواخر قبل إقلاعها وخلال رحلاتها كما أنها تبين الشروط التي يجب أن تحتويها بوالص الشحن، وكيفية المحافظة على البضائع عند التحميل والتفريغ.

ولما كانت معظم الدول التي تملك أساطيل تجارية، ومنها الجمهورية العربية المتحدة، قد انضمت إلى هذه المعاهدة، فقد بات من المتعذر على الدول التي لم تنضم إليها التعامل مع الدول المنضمة وذلك لاختلاف الأحكام التي يعتمد عليها كل من الطرفين المنظم إلى تلك المعاهدة.

لذلك كتبت شركة الملاحة الكويتية، وهي الجهة التي سوف تطبق هذه المعاهدة في شأنها وتدخل مع غيرها من الشركات المماثلة في علاقات قانونية ومعاملات تجارية، إلى الجهات الرسمية المعنية برجاء دراسة المعاهدة المذكورة والعمل على الانضمام إليها.

ولما كانت هذه الدراسة قد أثبتت أن المعاهدة تعود بالفائدة على من ينضم إليها فقد استقر الرأي على الانضمام إلى تلك المعاهدة مع ضرورة التحفظ فيما يتعلق بالحد الأقصى لقيمة التعويض المنصوص عليه في المادة (٤) الفقرة (خامساً)، وبقصد رفع هذا الحد الأقصى إلى ٢٥٠ ديناراً كويتياً بدلاً من المائة جنيه استرليني المذكورة في الفقرة المشار إليها وسوف يراعى إثبات هذا التحفظ بالطرق الدولية المعتادة عند إيداع

وثيقة الانضمام إلى تلك المعاهدة لدى الحكومة البلجيكية ببروكسل، والإعلان عن ذلك بالوسائل المتاحة، ولكي يمكن إدخال القواعد التي تقررها هذه المعاهدة في التشريع الوطني الكويتي ومن أجل الالتزام بها، ونظراً لتعلق أحكامها بالتجارة والملاحة، فقد أعد للموافقة عليها مشروع القانون عملاً بنص الفقرة الثانية للمادة ٤٠ من دستور البلاد.

وزير الخارجية

## معاهدة دولية

### خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن

أمضيت ببروكسل بتاريخ ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤

بما إن رئيس الجمهورية الألمانية ورئيس جمهورية الأرجنتين وصاحب الجلالة ملك البلجيك ورئيس جمهورية شيلي ورئيس جمهورية كوبا وصاحب الجلالة ملك الدانمارك وإيسلاندا، وصاحب الجلالة ملك إسبانيا ورئيس دولة استونيا ورئيس جمهورية الولايات المتحدة الأمريكية ورئيس جمهورية فنلندا ورئيس الجمهورية الفرنسية وصاحب الجلالة ملك المملكة المتحدة البريطانية العظمى وأيرلندا والممتلكات البريطانية فيما وراء البحار وأمبراطور الهند وصاحب السمو حاكم مملكة هنجاريا وصاحب الجلالة ملك إيطاليا وصاحب الجلالة امبراطور اليابان ورئيس جمهورية ليتوانيا ورئيس جمهورية المكسيك وصاحب الجلالة ملك النرويج، وصاحبة الجلالة ملكة هولاندا ورئيس جمهورية بيرو ورئيس جمهورية بولندا ورئيس جمهورية البرتغال وصاحب الجلالة ملك رومانيا وصاحب الجلالة ملك السرب والكروات والسلوفين وصاحب الجلالة ملك السويد ورئيس جمهورية الأوروغواي.

قد أقروا فائدة الاتفاق فيما بينهم على توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن - فقد قرروا إبرام معاهدة لهذا الغرض وعينوا من سيأتي ذكرهم مفوضين عنهم:-  
أسماء المفوضين:

المفوضون قانوناً لذلك قد اتفقوا على ما يأتي:

مادة (١) - في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعني المحدد لها فيما يأتي:

أ- «ناقل» يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل.

ب- «عقد نقل» ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند

العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.

ج - «بضائع» تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة.

د - «سفينة» يراد بها كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحراً.

هـ - «نقل البضائع» ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها.

مادة (٢) - مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها.

مادة (٣) - (أولاً) على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر أو عند البدء فيه للأغراض الآتية:

(أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر.

(ب) تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي.

(ج) إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها.

(ثانياً) مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها وحصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.

(ثالثاً) على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن، بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المادة البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن

بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع . على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر .

ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج - حالة البضائع وشكلها الظاهر.

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدد أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها.

رابعاً- يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة (٣) أ و ب و ج من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.

خامساً- يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها. وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات، وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

سادساً- إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو في وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقاً لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر - إلى أن يثبت العكس - قرينة على أن الناقل قد سلم البضائع بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.

إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامه لها.

وفي جميع الأحوال ترتفع عن الناقل والسفينة كل مسئولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى في خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي لها فيه.

وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعي حدوثه أن يتبادلاً تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود.

سابعاً- إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الربان أو وكيل الناقل إلى الشاحن يجب أن يؤشر عليه بكلمة ( مشحون) متى طلب الشاحن ذلك على شرط أنه إذا كان الشاحن سبق أن استلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذا البضائع فعليه أن يرد الوثيقة مقابل استلامه سند للشحن المؤشر عليه بكلمة (مشحون).

وللناقل أو الربان أو الوكيل الحق في التأشير في ميناء السفر على الوثيقة السابق تسليمها باسم أو أسماء السفينة أو السفن التي شحنت عليها البضائع وتاريخ أو تواريخ الشحن، ومتى تأشر على الوثيقة بذلك فإنها تعتبر فيما يتعلق بهذه المادة بمثابة سند شحن مؤشر عليه بكلمة (مشحون) إذا احتوت على البيانات المنصوص عليها في المادة الثالثة فقرة (ثالثة).

ثامناً- كل شرط أو تعاقداً أو اتفاق في عقد نقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف بالبضائع الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلاً مطلقاً، ولا يترتب عليه أثر ما. ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء للناقل من المسؤولية.

مادة (٤) - أولاً - لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج

من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا كان عدم الصلاحية عائداً إلى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر أو لضمان تجهيزها أو تطعيمها أو تموينها على وجه مرضي أو لإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها ونقلها وحفظها وذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة. وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك أو التلف عن عدم صلاحية السفينة للسفر يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.

ثانياً- لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن:

أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة وفي إدارة السفينة.

ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

ج- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.

د - القضاء والقدر.

هـ- حوادث الحرب.

و - أعمال الأعداء العموميين.

ز- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

ح- قيود الحجر الصحي.

ط- عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله.

ي- الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان وسواء أكان السبب كلياً أم جزئياً.

ك- الفتن أو الاضطرابات الأهلية.

ل- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.

م - العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج من عيب خفي أو من



البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها.

ن- عدم كفاية التغليف.

س- عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.

ع- العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة.

ف- أي سبب آخر ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف.

ثالثاً- لا يسأل الشاحن عن الهلاك أو التلف الذي يلحق الناقل أو بالسفينة، والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو خطأهم.

رابعاً- لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

خامساً- لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

لا يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما

يتعلق بها إذا تعهد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن.

سادساً- البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة - التي لم يكن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها - يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها أو إزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض. ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن الأضرار والمصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وإذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه وأصبحت خطراً على السفينة أو على شحنتها يجوز كذلك إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسؤولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية عند الاقتضاء.

مادة (٥) - للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها، كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية وارداً في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.

ولا يسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات الشحن في حالة سفينة تخضع لمشاركة إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على هذه السندات ولا تمتنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية.

مادة (٦)- مع عدم الإخلال بأحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يخص بضائع معينة مهما كان نوعها أي عقد يكون مشتملاً على أي شروط بصدد مسؤوليات الناقل والتزاماته بالنسبة لهذه البضائع وكذلك بصدد حقوق الناقل وإعفاءاته بالنسبة لنفس هذه البضائع أو بصدد التزاماته الخاصة بكفالة صلاحية السفينة للسفر على ألا يكون هذا الاتفاق مخالفاً للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكلائه أو يقظتهم فيما يتعلق بالشحن والتشوين والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحراً وتفريغها. على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن

يكون قد صدر أو يصدر أي سند شحن وأن يدون الشرط المتفق عليه في إيصال يصبح وثيقة غير قابلة للتحويل ويؤشر عليه بما يفيد ذلك.

وكل اتفاق يتم على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل.

غير أنه قد اتفق على أن هذه المادة لا تنطبق على المشحونات التجارية العادية التي تحصل خلال المعاملات التجارية العادية، وإنما تنطبق فقط على المشحونات الأخرى التي تكون طبيعة الأشياء المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والمواعيد والشروط التي يجب أن يتم فيها النقل من شأنها أن تبرر اتفاقاً خاصاً.

مادة (٧)- لا يمنع أي حكم من أحكام هذه المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطاً أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسئوليات الناقل أو السفينة بالنسبة إلى الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحراً.

مادة (٨)- لا تعدل أحكام هذه المعاهدة حقوق أو التزامات الناقل كما تنتج من كل قانون معمول به الآن وخاص بتقييد مسؤولية أصحاب السفن البحرية.

مادة (٩)- يراد بالوحدات النقدية الواردة بهذه المعاهدة القيمة الذهبية.

تحتفظ الدول المتعاقدة والتي لا يستعمل فيها الجنيه الاسترليني كوحدة نقدية بحق تحويل المبالغ المبينة بالجنية الانجليزي في هذا الاتفاق إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي.

يمكن للقوانين الوطنية الاحتفاظ للمدين بحق الوفاء بالنقود الوطنية، طبقاً لسعر القطع يوم وصول السفينة إلى ميناء تفريغ البضائع المقصودة.

مادة (١٠)- تسري أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة.

مادة (١١)- بعد فترة سنتين على الأكثر من تاريخ التوقيع على المعاهدة تتصل الحكومة البلجيكية بحكومات الجهات العليا المتعاقدة التي أظهرت استعدادها

للتصديق على المعاهدة لكي تقرر إذا كان هناك محل لوضع المعاهدة موضع التنفيذ وتودع التصديقات بمدينة بروكسل في التاريخ الذي تعينه الحكومات المذكورة باتفاقها، ويثبت أول إيداع للتصديق بمحضر يوقع عليه من ممثلي الدول التي اشتركت فيه ومن وزير الخارجية البلجيكية.

وتتم الإيداعات اللاحقة بإعلان كتابي مصحوب بوثيقة التصديق ويرسل إلى الحكومة البلجيكية.

ويتعين على الحكومة البلجيكية أن تقوم مباشرة بالطريق السياسي بتسليم الدول التي أمضت المعاهدة الحالية أو التي انضمت إليها صورة مصدقاً عليها ومطابقة للمحضر الخاص بالإيداع الأول للتصديقات وللإعلانات المبينة بالفقرة السابقة، وكذلك لوثائق التصديق المرفقة بها وفي الأحوال المذكورة بالفقرة السابقة تبين الحكومة المشار إليها في نفس الوقت التاريخ الذي وصلها فيه الإعلان.

مادة (١٢) - تستطيع الدول التي لم توقع على المعاهدة الحالية أن تنضم إليها سواء أكانت قد مثلت، أم لم تمثل في المؤتمر الدولي ببروكسل.

وعلى الدولة التي ترغب في هذا الانضمام أن تعلن هذه الرغبة كتابة إلى الحكومة البلجيكية لتودع في محفوظات الحكومة الموما إليها.

وتبلغ الحكومة البلجيكية فترسل إليها وثيقة الانضمام مباشرة جميع الحكومات الموقعة على الاتفاقية أو المنضمة إليها صورة مطابقة للإعلان ولوثيقة الانضمام مبيناً فيها التاريخ الذي وصل فيه الإعلان.

مادة (١٣) - تستطيع الجهات العليا المتعاقدة وقت التوقيع على إيداع التصديقات أو وقت الانضمام أن تصرح بأن قبولها للمعاهدة الحالية لا يسري إما على بعض أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها ولسلطانها.

وبالتالي تستطيع هذه الجهات العليا المتعاقدة أن تنضم فيما بعد مفردة باسم الوحدات أو الأخرى من هذه الدومينيون المستقلة أو المستعمرات أو الممتلكات أو البلاد المشمولة بحمايتها أو الأراضي الكائنة فيما وراء البحار التي كانت قد استبعدت في التصريح الأصلي.

وتستطيع أيضاً هذه الجهات العليا، طبقاً لهذه الأحكام، نقض المعاهدة الحالية على حدة بالنسبة لوحدة أو أكثر من الدومينيون المستقلة و المستعمرات والممتلكات والبلاد المشمولة بحمايتها والأراضي الكائنة فيما وراء البحار الخاضعة لسيادتها أو لسلطانها.

مادة (١٤) - تسري المعاهدة الحالية بالنسبة للدول التي اشتركت في الإيداع الأول للتصديقات بعد عام من تاريخ محضر الإيداع المذكور.

أما بالنسبة للدول التي ستصدق عليها أو ستنضم إليها فيما بعد، وكذلك في الأحوال التي سيحصل فيها التنفيذ بعد طبقاً لنص المادة ١٣ فتسري الاتفاقية المذكورة بعد ستة أشهر من تاريخ وصول الإعلانات إلي الحكومة البلجيكية تبعاً لما جاء بالمادة ١١ فقرة ٢ وبالمادة ١٢ فقرة ٢.

مادة (١٥) - إذا حدث أن رغبت إحدى الدول المتعاقدة نقض هذه الاتفاقية فيجب إعلان هذا النقض كتابة إلى الحكومة البلجيكية، ويتعين علي هذه أن تبعث بصورة مطابقة منه إلى جميع الدول الأخرى مع إخطارها بتاريخ وصول النقض إليها.

ويسري هذا النقض بالنسبة للدولة التي أعلنته بعد سنة واحدة من تاريخ وصول الإعلان للحكومة البلجيكية.

مادة (١٦) - يجوز لكل دولة متعاقدة أن تطلب عقد مؤتمر جديد للبحث فيما قد يمكن إدخاله من التحسينات على هذه المعاهدة.

وعلى الدولة التي تريد استعمال هذا الحق أن تعلن رغبتها هذه قبل سنة إلى الدول الأخرى بواسطة الحكومة البلجيكية التي تتولي دعوة المؤتمر.

عمل في بروكسل من نسخة واحدة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤.

## أمضاء المفوضين بروتوكول التوقيع

اتفق الموقعون أدناه، عند توقيعهم على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، على أن يكون للبروتوكول الحالي نفس القوة ونفس الأثر كما لو كانت الأحكام المقررة فيه مدرجة في صلب المعاهدة التي هو خاص بها. ويمكن للجهات العليا المتعاقدة تنفيذ هذه المعاهدة إما بإعطائها قوة القانون أو بإدخال القواعد التي تقرها هذه المعاهدة في تشريعها الأهلي بالشكل الذي يتناسب مع هذا التشريع.

وتحفظ لنفسها الحق بنوع خاص:

١- بأن تقرر أنه في الحالات المشار إليها في المادة ٤ فقرة ٢ من ج إلى ع يجوز لحامل سند الشحن أن يثبت خطأ الناقل الشخصي أو أخطاء مستخدميه الذين لا تشملهم الفقرة (أ).

٢- بأن تطبق المادة ٦ فيما يتعلق بالملاحة الساحلية الأهلية على كافة أنواع البضائع بدون مراعاة للقيود المبين بالفقرة الأخيرة من المادة المذكورة. عمل بروكسل من نسخة واحدة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤.

## محضر التوقيع بالإمضاءات

أنه في يوم ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ عرضت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن بمقر وزارة الخارجية البلجيكية لتوقيع مفوضي الدول التي مثلت في المؤتمر الدولي للقانون البحري.

توقيع المفوضين

## الفهرس

الصفحة	الموضوع
٩	تقديم
١١	شكر وتقدير
١٤	مرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة البحرية
قانون التجارة البحرية	
الباب الأول - السفينة	
١٧	١٠ - ١ الفصل الأول - أحكام عامة
٢٠	٢٤ - ١١ الفصل الثاني - تسجيل السفينة
٢٤	٣٧ - ٢٥ الفصل الثالث - الوثائق والرقابة على السفن
٢٨	الفصل الرابع - الحقوق العينية على السفينة
٢٨	٤١ - ٣٨ الفرع الأول - بناء السفينة
٢٩	٤٦ - ٤٢ الفرع الثاني - الملكية الشائعة
٣٠	٥٧ - ٤٧ الفرع الثالث - حقوق الامتياز
٣٥	٧٢ - ٥٨ الفرع الرابع - الرهن البحري
الفصل الخامس - الحجز على السفينة	
٣٨	٧٨ - ٧٣ الفرع الأول - الحجز التحفظي
٤١	٨٧ - ٧٩ الفرع الثاني - الحجز التنفيذي
الباب الثاني - أشخاص الملاحة البحرية	
٤٤	٩٧ - ٨٨ الفصل الأول - المالك و المجهز
٤٧	١١١ - ٩٨ الفصل الثاني - الربان

الصفحة	الموضوع	
٥١	الفصل الثالث - البحارة وتنظيم العمل البحري	
٥١	١١٥ - ١١٢	الفرع الأول - أحكام عامة
٥٢	١٣٥ - ١١٦	الفرع الثاني - عقد العمل البحري
٥٧	الفصل الرابع - الوكلاء البحريون	
٥٧	١٣٩ - ١٣٦	الفرع الأول - وكيل السفينة
٥٨	١٤١ - ١٤٠	الفرع الثاني - وكيل الحمولة
٥٩	١٤٤ - ١٤٢	الفرع الثالث - مقاول الشحن والتفريغ
الباب الثالث - استغلال السفينة		
٦٠	١٤٨ - ١٤٥	الفصل الأول - أحكام عامة في إيجار السفينة
٦١	١٥٣ - ١٤٩	الفصل الثاني - تأجير السفينة غير مجهزة
٦٢	١٥٥ - ١٥٤	الفصل الثالث - تأجير السفينة مجهزة
٦٣	١٦٨ - ١٥٦	الفرع الأول - مشاركة الإيجار بالرحلة
٦٦	١٧٤ - ١٦٩	الفرع الثاني - مشاركة الإيجار الزمنية
٦٧	الفصل الرابع - عقد النقل البحري	
٦٧	٢٠١ - ١٧٥	الفرع الرابع - عقد نقل البضائع
٧٧	٢١٤ - ٢٠٢	الفرع الثاني - عقد نقل الأشخاص
٧٩	٢١٥	الفرع الثالث - الوكالة بالعمولة للنقل
٨٠	الفصل الخامس - القطر والإرشاد	
٨٠	٢١٧ - ٢١٦	الفرع الأول - القطر
٨٠	٢٢١ - ٢١٨	الفرع الثاني - الإرشاد
٨١	٢٢٢	الفرع الثالث - التقادم



الصفحة	الموضوع	
<b>الباب الرابع - الحوادث البحرية</b>		
٨٢	٢٢٣ - ٢٣٣	الفصل الأول - التصادم
٨٤	٢٤٣ - ٢٣٤	الفصل الثاني - المساعدة والإنقاذ
٨٧	٢٤٤ - ٢٦٦	الفصل الثالث - الخسارات البحرية المشتركة
<b>الباب الخامس - التأمين البحري</b>		
٩٣		الفصل الأول - أحكام عامة
٩٣	٢٦٧ - ٢٩٢	الفرع الأول - عقد التأمين
١٠١	٢٩٣ - ٢٩٩	الفرع الثاني - تسوية الأضرار
١٠٢	٣٠٠	الفرع الثالث - التقادم
١٠٤		الفصل الثاني - أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين
١٠٤	٣٠١ - ٣١٤	الفرع الأول - التأمين على السفينة
١٠٧	٣١٥ - ٣٢٢	الفرع الثاني - التأمين على البضائع
١٠٩	٣٢٣ - ٣٢٥	الفرع الثالث - التأمين من المسؤولية
١١٠		مذكرة إيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية
١٨٧		مرسوم بالقانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠ في شأن الجواز البحري ومذكرته الإيضاحية
١٩١		مرسوم بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠ في شأن الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية، ومذكرته الإيضاحية
١٩٥		مرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن ومذكرته الإيضاحية
٢٠٤		القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ بشأن انضمام الكويت لمعاهدة سندات الشحن



## مجموعة التشريعات الكويتية

الجزء السادس

# قانون التجارة البحرية

والقوانين المكملة له:

- قانون الجواز البحري.
- قانون الربانة و ضباط الملاحة والمهندسين البحريين.
- قانون الأمن والنظام والتأديب في السفن.
- قانون انضمام الكويت إلى معاهدة سندات الشحن.

إصدار وزارة العدل

(جميع حقوق الطبع محفوظة لوزارة العدل)



الطبعة الأولى  
فبراير ٢٠١١ م







حضرة صاحب السمو الشيخ جابر المبارك الصباح

أمير دولة الكويت





سَيِّدُ مَوْلَانَا الشَّيْخُ نَوَافُ بْنُ أَحْمَدَ بْنِ عَبْدِ الصَّبَّاحِ  
وَلِيَّ عَهْدِ دَوْلَةِ الْكُوَيْتِ





## تقديم

هذه هي مجموعة التشريعات الكويتية التي ارتأت وزارة العدل الاضطلاع بطبعتها تلبية لحاجة رجال القضاء إليها، لتكون هادياً يلتزمونه عند تطبيقهم النصوص الواردة فيها على ما يُعرض عليهم من قضايا، مراعية في ذلك تنويعها بأحدث التعديلات التشريعية التي رأى المشرع إدخالها عليها وفقاً لما يتطلبه الواقع العملي.

وقد حرصت الوزارة في نهجها بشأن طباعة هذه السلسلة التشريعية أن يكون من بينها قانون التجارة البحرية والقوانين المكملة له وهي قانون الجواز البحري وقانون الربانة وضباط الملاحة البحرية والمهندسين البحريين وقانون الأمن والنظام والتأديب في السفن والقانون الخاص بانضمام دولة الكويت الى معاهدة سندات الشحن.

ولا ريب أن هذه التشريعات لا غنى لكل مشغل بالقانون عنها، ولا يسعني إلا أن أدعو المولى القدير أن تكون طباعتها من العلم الذي يُنتفع به، وأن يحفظ الله وطننا الكويت في ظل القيادة الحكيمة لحضر صاحب السمو أمير البلاد وسمو ولي العهد وسمو رئيس مجلس الوزراء حفظهم الله وسدد خطاهم.

نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون القانونية  
ووزير العدل ووزير الأوقاف والشؤون الإسلامية  
المستشار/ راشد عبد المحسن الحماد



## شكر وتقدير

كان الباعث على فكرة طباعة هذه المجموعة من التشريعات هو الحاجة إلى توفير النصوص القانونية التي يحتاجها رجال السلطة القضائية وكل مشغل بالقانون وفقاً لأحدث التعديلات التي أدخلها المشرع عليها، فضلاً عن أحكام المحكمة الدستورية بعدم دستورية بعض النصوص.

ولقد كان نواة هذه الفكرة في البدء هو الأخ الكريم الوكيل السابق لوزارة العدل المستشار/ سلطان نوح بورسلي، الذي لم يأل جهداً في السعي على تنفيذها حتى رأت النور بصدور القرار الخاص بتشكيل فريق عمل من عدد من مستشاري محكمتي التمييز والاستئناف وبعض مستشاري وموظفي الوزارة الذين تولوا مهمة إعداد هذه التشريعات وموالاتها مراجعة طبعاتها التجريبية مرات عديدة، حتى استقام بناؤها في هذا الثوب القشيب، الذي نأمل أن يلبي الحاجة إليها خدمة للعدالة الناجزة التي ترعى دوحتها وزارة العدل.

وإذ يذكر هذا العمل الجليل، فإن الشكر والعرفان لا بد أن يوجه إلى كل من ساهم فيه من أعضاء فريق العمل المشار إليهم ومن استعان بهم من المستشارين أعضاء المكتب الفني لمحكمة التمييز.

أسأل الله أن يحفظ وطننا العزيز الكويت وأن يسبغ عليها المزيد من التقدم والرفعي تحت رعاية حضرة صاحب السمو أمير البلاد حفظه الله وسدد خطاه.

رئيس فريق عمل طباعة التشريعات الكويتية

د. محمد عبدالله الأنصاري



# قانون التجارة البحرية

والقوانين المكملة له:

- مرسوم بقانون في شأن الجواز البحري .
- مرسوم بقانون في شأن الربانة و ضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية
- مرسوم بقانون في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن .
- قانون انضمام الكويت إلى معاهدة سندات الشحن .

## مرسوم بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠م (\*) بإصدار قانون التجارة البحرية

بعد الاطلاع على الأمر الأميري الصادر في ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ، الموافق  
٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦ 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 الموانئ العام، والقوانين المعدلة له،  
وعلى المرسوم الأميري رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠ بقانون السفن الصغيرة.

وعلى القانون رقم ٢ لسنة ١٩٦١ بإصدار قانون التجارة، المعدل بالقانون رقم ٧  
لسنة ١٩٦٢، والقانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٦،

وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦١ بشأن أنظمة ميناءي الأحمدى وعبدالله،

وعلى القانون رقم ٣٤ لسنة ١٩٦١ بإصدار 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 بإصدار 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 والإدارية ووزير المواصلات وبعد  
موافقة مجلس الوزراء.

---

(\*) نشر بالجريدة الرسمية - الكويت اليوم العدد ١٣٠٥ بتاريخ ١٥ يونيه ١٩٨٠.

# أصدرنا القانون الآتي نصه:

## (مادة ١)

لا تسري أحكام قانون التجارة البحرية المرافق على:

السفن الحربية.

السفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجاري.

السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن مائة وخمسين طناً.

السفن الخشبية بدائية الصنع.

## (مادة ٢)

لا يجوز أن تكون محلاً 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 بما لذوي الشأن من الحقوق والدعاوي الأخرى.

## (مادة ٣)

استثناء من أحكام الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى لذوي الشأن أن يرفعوا على الحكومة أو الأشخاص العامة - دون أن يكون لها التمسك بحصانتها - الدعاوي الآتية:

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

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

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

## (مادة ٤)

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



(مادة ٥)

للووزير المختص بقرار منه أن يعدل مقدار المبالغ المنصوص عليها في المادتين ٩٤، ١٩٣ 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 - وينشر في الجريدة الرسمية.

أمير الكويت

جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشؤون القانونية والإدارية

سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات

سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف في: ٣ رجب ١٤٠٠هـ

الموافق: ١٨ مايو ١٩٨٠م

# الباب الأول السفينة

## الفصل الأول أحكام 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 جزءاً منها.

(مادة ٢)

تعتبر السفينة مالاً منقولاً تسري عليه القواعد القانونية العامة، والأحكام الواردة في هذا القانون.

(مادة ٣)

- ١- تكتسب السفينة الجنسية الكويتية إذا كان مالکها متمتعاً بهذه الجنسية، وكانت مسجلة بسجل السفن الكويتية.
- ٢- فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع، وجب أن يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية الكويتية. فإن 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 أيلولة الملكية إليه. فإذا لم يقم بذلك، جاز لأي من الملاك الآخرين خلال الستة أشهر التالية أن يطلب من المحكمة الكلية الحكم ببيع الحصة جبراً إلى كويتي. ويبين الحكم كيفية حصول البيع، وشروطه.

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

٤- وإذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية، وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامنين 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 مسؤولية محدودة، وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتياً، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين.

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

٨- وتعتبر في حكم السفينة المتمتعة بالجنسية الكويتية، السفينة المتخلي عنها في البحر وتلتقطها سفينة كويتية، وكذلك السفينة التي تم مصادرتها طبقاً 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 علماً غيره.

#### ( مادة ٥ )

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

٢- وعلى مالك السفينة أن يحدد رسمياً حمولتها الصافية والإجمالية، ويعهد بتحديد

هذه الحمولة إلى مكتب مسح وتسجيل السفن. ويعطي هذا المكتب لذوي 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 تتجاوز شهراً وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين.

#### (مادة ٧)

١- تقصر الملاحة الساحلية، والصيد والقطر والإرشاد في المياه الإقليمية على السفن التي تتمتع بالجنسية الكويتية.

٢- ومع ذلك يجوز للوزير المختص، في حالة الضرورة القصوى، الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام في المياه الإقليمية 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 إنشاء، 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 باطلاً بقوة القانون كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الإذن.

## الفصل الثاني تسجيل السفينة

(مادة ١١)

١- لا يجوز لأي سفينة أن تسيّر رافعة العلم الكويتي إلا إذا كانت مسجلة وفقاً لأحكام هذا القانون.

٢- ويقوم بإجراء هذا التسجيل مكتب مسح وتسجيل السفن. ويعد بهذا المكتب سجل خاص يسمى "سجل السفن" وترقم صحائفه 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 إلى مكتب مسح وتسجيل السفن. ويجب أن يشتمل الطلب على وجه الخصوص على البيانات الآتية:

١- إسم 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- أبعاد السفينة طولاً وعرضاً وعمقاً.
  - ٧- حمولة السفينة الإجمالية، والصفافية.
  - ٨- إسم، ولقب، ومهنة، وموطن، وجنسية المالك، أو المالكين على الشيوخ، مع بيان حصة كل منهم.
  - ٩- إسم المجهز، ولقبه، وجنسيته، وموطنه.
  - ١٠- الحقوق العينية المترتبة على السفينة.
  - ١١- الحجوز التي وقعت على السفينة.
- ٢- وعلى طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق اللازمة لإثبات صحة البيانات المقدمة، وعلى الأخص وثائق ملكيته 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 يوماً من تاريخ بناء السفينة أو تملكها. وتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانئ الكويت إذا بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج.

#### ( مادة ١٤ )

يمسك مكتب مسح وتسجيل السفن دفترًا يسمى "دفتر الطلبات" يثبت فيه طلبات التسجيل، والمستندات المؤيدة لها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها، ويسلم طالب التسجيل إيصالاً يذكر فيه رقم القيد وتاريخه.

#### (مادة ١٥)

١- يقوم مكتب مسح وتسجيل السفن بإدراج 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 علي جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل.

٣- وإذا فقدت هذه الشهادة، أو هلكت، جاز لصاحب الشأن الحصول من مكتب مسح وتسجيل السفن على شهادة بدلاً 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. فإذا امتنع أحدهم عن إجرائه جاز رفع الأمر إلى المحكمة لتأمر به.

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

#### (مادة ١٧)

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

٢- ويجب تقديم طلب التعديل مرفقاً به المستندات اللازمة لإثبات 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 السجل بكل دعوى يكون موضوعها حقاً عينياً على السفينة. وعلى المدعي أن يخطر مكتب مسح وتسجيل السفن فوراً بإقامة الدعوى لإجراء التأشير المذكور. وعلى قلم كتاب المحكمة إخطار المكتب بالحكم الذي يصدر فيها.

( مادة ١٩ )

- ١- يشطب التسجيل إذا 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 علي ذوي الشأن تقديم طلب الشطب خلال ثلاثين يوماً من تاريخ قيام سببه. ويشتمل الطلب على البيانات الآتية:
  - أ- إسم طالب الشطب، ولقبه، وجنسيته، وموطنه، ومهنته.
  - ب- أسم السفينة، ورقم تسجيلها.
  - ج- الحق العيني، أو البيان المطلوب شطبه.
  - د- سبب الشطب، والمستندات اللازمة لإثبات 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 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 تجاوز شهرين وبغرامة لا تجاوز ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يسيّر سفينة ترفع العلم الكويتي دون أن تكون مسجلة وفقاً 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 شهراً وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين:

١- مالك السفينة الذي لا يطلب قيد التعديلات وفقاً 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 إلى مكتب مسح وتسجيل السفن على النموذج الذي يعده المكتب لذلك.

٢- ويتولى المكتب إصدار هذا الترخيص بعد التحقق من صلاحية السفينة للملاحة، وتوافر جميع الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة.

٣- وفي حالة وجود السفينة بالخارج يتولى قنصل الكويت إصدار ترخيص الملاحة بالاستعانة بإحدى هيئات الإشراف البحري المعترف بها والتي يعينها قرار من الوزير المختص ، فإذا لم يوجد قنصل للكويت جاز أن تقوم بالمعاينة ومنح هذا

الترخيص الإدارية البحرية المختصة بالميناء الأجنبي الذي توجد به السفينة. على أن يقدم هذا الترخيص بمجرد وصول السفينة للكويت إلى مكتب مسح وتسجيل السفن لاعتماده.

#### (مادة ٢٧)

١- يكون ترخيص الملاحة نافذاً لمدة سنة قابلة للتجديد. وفي جميع الأحوال يجب أن تظل شروط منح الترخيص متوفرة 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 بوقف 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 لقنصل الكويت في الخارج، منح السفينة ترخيصاً مؤقتاً بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لإكمال 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 التحقيق من تسجيل السفينة وحصولها على ترخيص الملاحة، وصلاحيه الآلات والمراجل للعمل وصيانتها، وتوافر الشروط القانونية في عدد الملاحين، ومؤهلاتهم، ومراعاة العدد المسموح به من المسافرين، وكفاية أدوات النجاة والإنقاذ 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 الإمكان في إجراء الرقابة عدم تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفينة.

#### ( مادة ٣١ )

لمندوبي الإدارة البحرية المختصة، ولقناصل الكويت في الخارج، وللخبراء الذين يندبونهم حق الصعود إلى السفن الكويتية للتفتيش عليها والتحقق من توافر الشروط ووجود الوثائق التي يتطلبها القانون، ولهم حق الإطلاع على الوثائق المذكورة، وتدوين أعمالهم في محاضر تودع لدى السلطات المختصة وتسجل بدفتر السفينة.

#### ( مادة ٣٢ )

لرئيس الإدارة البحرية المختصة، أو من يقوم مقامه في الميناء الذي توجد فيه السفينة، أن يأمر بمنعها من السفر إذا لم تتوافر فيها الشروط المبينة بالمادة ٣٠، وله أن يأمر بإلغاء 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 إلى الطالب، وقرارات منع السفر أو التصريح به إلى الربان فور صدورهما.

٢- يجوز لذوي الشأن التظلم من القرارات المذكورة إلى الوزير المختص أو من يندبه لذلك خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغ القرار. ويكون القرار الصادر في هذا الشأن نهائياً.

( مادة ٣٤ )

يجب أن تتوافر في كل سفينة خدمة طبية وصحية وفقاً 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 النزهة فيجب أن تحمل شهادة التسجيل، ودفتر البحارة، وترخيص الملاحة.

( مادة ٣٦ )

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو بإحدى 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 إذا 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 تجاوز شهراً وبغرامة لا تجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين:

١- كل من يعرقل عمل الموظفين المكلفين بالتفتيش على السفن.

٢- مجهز السفينة وربانها إذا 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 مكتوباً وإلا يكون باطلاً. 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 بالعيوب. وفي جميع الأحوال تنقضي الدعاوي المتعلقة بالضمان بمضي سنتين من وقت تسليم السفينة.

## الفرع الثاني - الملكية الشائعة

( مادة ٤٢ )

- ١- يتبع رأي الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع 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 الشيوع 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 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 يحتج 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 الشيوخ 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 الحصة المبيعة بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف خلال تلك المدة.
- ٢- ويكون الاسترداد بإعلان يوجهه طالب الاسترداد إلى كل من البائع والمشتري.
- ٣- وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بين طالبي الاسترداد بنسبة حصصهم.

#### (مادة ٤٦)

- ١- تنتهي حالة الشيوخ ببيع السفينة بيعاً رضائياً، أو بيعاً قضائياً.
- ٢- ولا يجوز بيع السفينة بيعاً رضائياً إلا 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 الشيوخ على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة الكلية إنهاء حالة الشيوخ 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 والموانئ وغيرها من الرسوم والضرائب من النوع ذاته، ورسوم الإرشاد، والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ 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 والإنقاذ، وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.

٤- التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة، والتعويضات عن الإصابات 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 مالكاً للسفينة أم غير مالك لها، وسواء أكان الدين مستحقاً له أم لمتعهد التوريد أم للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أم غيرهم من المتعاقدين.

#### ( مادة ٤٨ )

لا تخضع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي، أو لأي شرط خاص بالإثبات.

#### ( مادة ٤٩ )

١- تترتب 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 مسؤولية مالك السفينة.

#### ( مادة ٥٠ )

١- يعتبر من ملحقات كل سفينة وأجرة النقل ما يأتي:



١- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.

٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.

٣- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

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

#### ( مادة ٥١ )

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

#### ( مادة ٥٢ )

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

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

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

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

٥- وتتقدم 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 سابقاً في المرتبة مباشرة على الرهن.

( مادة ٥٤ )

١- تنقضي حقوق الامتياز على السفينة:

١- بيع السفينة بيعاً قضائياً.

٢- بيع السفينة بيعاً رضائياً وبالشروط الآتية:

أولاً: تسجيل عقد البيع في سجل السفن.

ثانياً: النشر بلوحة الإعلانات في مكتب مسح وتسجيل السفن ويشمل النشر بياناً بحصول البيع والتمن واسم المشتري وموطنه.

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

٢- وتنتقل حقوق الامتياز إلى التمن إذا قام الدائن الممتاز خلال ثلاثين يوماً من تاريخ آخر نشر في الصحف بإعلان كل من المالك القديم والمالك الجديد رسمياً بمعارضته في دفع التمن. ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائماً 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 فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر

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

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

- ٢- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الأخرى والإصابات 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 مقدماً 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 ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا الكويت بالمثل.

( مادة ٥٦ )

للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمناً لمصاريف إزالة الحطام. ولها بيعه إدارياً بالمزاد 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 لاتسري الأحكام المذكورة إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سعى النية.

## الفرع الرابع - الرهن البحري

( مادة ٥٨ )

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

( 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 الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة.

( مادة ٦٠ )

يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار 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 لإجراء 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- الإسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.
- ٢- تاريخ العقد.
- ٣- مقدار الدين المبين في العقد.

٤- الشروط الخاصة بالوفاء.

٥- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار 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 إثبات ذلك في شهادة التسجيل.

( مادة ٦٤ )

١- تكون مرتبة الديون المضمونة برهن حسب تاريخ قيدها. وإذا قيد رهناناً 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 إجرائه ، ويسقط القيد إذا لم يجدد 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 واقعاً على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه . وإذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة الكلية بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها.

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

( مادة ٦٧ )

يترتب على حكم مرسى الزاد 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 المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسمياً بدفع الدين.

( مادة ٦٩ )

إذا أراد الحائز اتقاء إجراءات البيع وجب عليه قبل البدء في هذه الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدين في سجل السفن في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها و ثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها، وأسماء الدائنين. وعلى الحائز أن يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهون فوراً سواء أكانت مستحقة الأداء أو 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 إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقِعاً من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ الإعلان 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 بإجراء البيع بالمزايدة.

#### (مادة ٧١)

إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة، فللحائز أن يطهر 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 تقتضي به المادة ١٠ من هذا القانون.
- ٢- وفي حالة مخالفة أحكام الفقرة السابقة يعاقب البائع بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ستة آلاف دينار أو بإحدى 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 يقع 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 والإنقاذ.

- 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- الخسارات المشتركة.
- ٨- قطر السفينة.
- ٩- الإرشاد.
- ١٠- توريد المنتجات أو الأدوات اللازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها في أي جهة حصل فيها التوريد.
- ١١- بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
- ١٢- أجور الربان والضباط والبحارة.
- ١٣- المبالغ التي ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- ١٤- المنازعة في ملكية السفينة.
- ١٥- المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوخ 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 أي 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 إدارتها الملاحية وكان هو المسؤول 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 ملزماً بدين بحري.

#### (مادة ٧٦)

١- يأمر قاضي الأمور الوقتية 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 باستغلالها إذا قدم ضماناً كافياً أو أن ينظم إدارة 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 أياً كان مقداره.

٢- ويعلن للجلسة ميعاد لا يجاوز الخمسة عشر يوماً 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 إعلان السند التنفيذي. ويجب أن يشتمل هذا الإعلان على تكليف المدين بالوفاء.

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

( مادة ٨٠ )

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

٢- كما يجب أن يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام المحكمة الكلية بميعاد لا يقل عن خمسة عشر يوماً ولا يجاوز 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 للحائز وللدائنين المقيدين 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 إدارة الكتاب عن البيع بالنشر في إحدى 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 الإعلان على ما يأتي:

١- إسم 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 الريان.

٩- المكان الذي توجه فيه السفينة.

١٠- الثمن الأساسي وشروط البيع.

١١- اليوم والمحل والساعة التي يحصل فيها البيع.

٤- ولا يجوز إجراء البيع إلا بعد مضي خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام النشر.

( مادة ٨٣ )

١- يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة ويتخذ أساساً للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائياً للمزايد الذي قدم أكبر عطاء في الجلستين.

٢- وتستوفي المحكمة من المزايد قبل اشتراكه في المزايدة تأميناً نقدياً أو خطاب ضمان تقدر المحكمة قيمته.

( مادة ٨٤ )

إذا لم يقدم عرض في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول وتعين الجلسة التي تحصل فيها المزايدة.

وتتبع إجراءات الإعلان المنصوص عليها في المادة ٨٢.

( مادة ٨٥ )

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

( مادة ٨٦ )

١- لا يجوز الطعن في حكم مرسي المزاد إلا لعيب في الإجراءات.

٢- وتبلغ إدارة الكتاب الحكم بعد صيرورته نهائياً إلى 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 أشخاص الملاحة البحرية

### الفصل الأول المالك والمجهز

(مادة ٨٨)

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها. ويعتبر المالك مجهزاً 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 مدنياً 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 مسؤوليته بالقدر المبين في المادة ٩٤ فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن أحد الأسباب الآتية:

١- وفاة أو إصابة 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 الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً 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 التزام عقدي فيما يتصل بنقل الأشخاص أو البضائع طبقت قواعد تحديد المسؤولية الواردة في الفصل الرابع من الباب الثالث من هذا القانون.

٢- ولمالك 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 والإنقاذ 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 مسؤولية المالك بالكيفية الآتية:

- ١- بمبلغ قدره خمسة وعشرون ديناراً عن كل طن من حمولة السفينة إذا لم ينتج عن الحادث إلا أضرار مادية.

٢- بمبلغ قدره خمسون ديناراً عن كل طن من حمولة السفينة إذا لم ينتج عن الحادث إلا أضرار بدنية.

٣- بمبلغ قدره خمسة وسبعون ديناراً عن كل طن من حمولة السفينة إذا نتج عن الحادث أضرار مادية وأضرار بدنية معاً. ويخصص من المبلغ المذكور خمسون ديناراً عن كل طن للتعويض عن الأضرار البدنية وخمسة وعشرون ديناراً عن كل طن للتعويض عن الأضرار المادية. فإذا 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- ويكون التوزيع في كل مجموعة من المجموعات الواردة بالفقرة السابقة بنسبة كل دين غير متنازع فيه.

٣- وإذا وفي 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 مؤقتاً بجزء من المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم أصحابها للمطالبة بها.

#### ( مادة ٩٥ )

تحسب حمولة السفينة في تطبيق المادة السابقة بالكيفية الآتية:

١- بالنسبة إلى السفن ذات المحرك على أساس الحمولة الصافية للسفينة مضافاً 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 ضماناً من أحد البنوك تقبله المحكمة.

### ( مادة ٩٧ )

- ١- تسري أحكام تحديد المسؤولية على مجهزة 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 مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصي صادر منهم. ومع ذلك إذا كان الربان أو البحار في الوقت ذاته مالكا منفرداً أو على الشيوخ أو مجهزة أو مستأجراً أو مجهزة مديراً فلا يسري هذا الحكم إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه رباناً أو بحاراً.

## الفصل الثاني

### الربان

#### ( مادة ٩٨ )

يعين مجهزة السفينة الربان ويعزله. وللربان المعزول الحق في التعويض وفقاً 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 يراعى في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري والأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.

٣- وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن، واللوازم خلال الرحلة البحرية.

#### (مادة ١٠٠)

١- لا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة مند بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون.

٢- ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها. وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ 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 ملزماً بالاستعانة بمرشد.

#### (مادة ١٠٢)

١- تكون للربان سلطة التوثيق على السفينة.

٢- وهو مسئول عن المحافظة على النظام في السفينة وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقانون الخاص بذلك. (\*)

#### (مادة ١٠٣)

يتولي الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة. وعليه إثبات هذه الوقائع في دفتر السفينة وتبليغها إلى قنصل الكويت في أول ميناء ترسو فيه السفينة وإلى السلطات الإدارية 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 إثبات الجريمة.

٢- ويحرر الربان تقريراً بما تم من إجراءات 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 إلى ذكر إسم المجهز، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج 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 في المجهز أو وكيل عنه. ولا يحتج 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 وفقاً 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 وبياناتاً 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 خاصاً بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وكافة ما يتعلق بالآلات المحركة.

(مادة ١٠٩)

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر السفينة إلى الإدارة 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 تقريراً بذلك.
- ٢- وعلى الربان أن يقدم التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى 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 دليلاً أمام القضاء.

- ٥- ويجوز في جميع الأحوال إقامة 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 الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهاز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة طبقاً 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 إخطار المجهاز قبل أن يقرر القيام بإجراء غير عادي إذا سمحت الظروف بذلك.  
٤- ويكون الربان مسؤولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة.

## الفصل الثالث

### البحارة وتنظيم العمل البحري الفرع الأول - أحكام عامة

#### (مادة ١١٢)

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

#### (مادة ١١٣)

يجب أن تكون كل سفينة مزودة بعدد كاف من البحارة الأكفاء. ويحدد القانون واللوائح 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 إلا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة 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 الإرشاد في المياه الإقليمية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة.
- ٢- ولا يجوز في السفن التي تقوم بالملاحة في أعالي البحار أن يزيد عدد البحارة الأجانب علي النسب التي يصدر بتحديددها 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 إثبات عقد العمل البحري إلا بالكتابة. ومع ذلك إذا لم يكن العقد مكتوباً جاز للبحار وحده إثباته بكافة الطرق.

( مادة ١١٨ )

١- يحزر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ أصلية تسلّم إحداها لرب العمل وتودع الثانية الإدارة 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 وإسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بأدائه وأجره وكيفية تحديده وزمان ومكان دفعه ورقم وتاريخ ومكان إصدار الجواز البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه إذا كان العقد لرحلة واحدة.
- ٣- وعلى رب العمل أن يسلم البحار إيصلاً بما يكون قد أودعه من أوراق.

(مادة ١١٩)

يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها إلا بإذن. ويلتزم في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة. وفي هذه الحالة يمنح البحار مكافأة عن كل ساعة إضافية بما يعادل ذات النسبة المقررة للأجر الإضافي في قانون العمل في القطاع الأهلي وذلك أياً كان عدد ساعات العمل الإضافية.

(مادة ١٢٠)

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

(مادة ١٢١)

يلتزم رب العمل بأداء أجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد، أو اللذين يقضي 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 فتزاد 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 والإياب معاً استحق نصف أجره إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول، واستحق كامل الأجر إذا توفي أثناء الإياب.

(مادة ١٢٤)

- ١- إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي. ويذكر بيان عن السلفة في دفتر البحارة أو دفتر اليومية حسب الأحوال ويوقعه البحار. ولرب العمل رفض طلب السلفة.
- ٢- ويجوز أداء السلفة لزوجته البحار أو أولاده أو أصوله أو فروعه أو غيرهم من الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولي الإنفاق 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 قوة القاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها 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 معيناً بالرحلة في السفينة وغرقت أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز لرب العمل أن يطلب من المحكمة إعفاءه من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا كان ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة.

٢- ويجوز لرب العمل في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار 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 شهراً 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 ناشئاً 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 عجز كلي أو جزئي وفقاً لأحكام قانون العمل في القطاع الأهلي.



٤- ولا يستحق البحار أي من 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 أيّاً كان سبب الوفاة.

(مادة ١٣٢)

١- يلتزم رب العمل بإعادة البحار الكويتي إلى الكويت إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله 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 أُعيد إلى هذا الميناء. وإذا تم التعيين في ميناء أجنبي أُعيد 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 إعادته إلى أحد موانئ الكويت.

٤- ويشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه، وإقامته، فضلاً عن نقله.

(مادة ١٣٣)

إذا أُبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون وحتى نهاية الرحلة. فإذا مرت السفينة بالميناء الذي تجب إعادة البحار إليه وفقاً لأحكام المادة السابقة امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء.

(مادة ١٣٤)

إذا فصل البحار فلا يجوز للربان إلزامه بترك السفينة إذا كانت في ميناء أجنبي إلا بإذن من قنصل الكويت أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده ما لم يكن هذا الميناء هو الميناء الذي عين فيه البحار. ويجب إثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر البحارة وإلا 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 إليه بالأعمال المعتادة المتعلقة بحاجة السفينة أو الرحلة والتي يقوم بها الربان وفقاً للمادة ١٠٥ . وفي هذه الحالة تكون الديون الناشئة عن هذه الأعمال مضمونة بالامتياز المنصوص عليه في البند الخامس من المادة ٤٧ .

(مادة ١٣٧)

يُسأل وكيل السفينة أمام المجهز مسئولية الوكيل بأجر . ولا يُسأل قبل الشاحنين أو المرسل إليهم إلا في حالة خطئه الشخصي .

(مادة ١٣٨)

يُعتبر 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 متمتعاً بالجنسية الكويتية ومقيداً في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات.
- ٢- ويجب على الوكيل أن يودع أحد البنوك الكويتية ودیعة نقدیة أو كفالة مصرفیة لضمان تنفيذ الأحكام القضائیة التي تصدر على موكلیه.
- ٣- ویصدر بتنظیم سجل وكلاء السفن، وتحديد قيمة الودیعة أو الكفالة الواجب إیداعها قرار من وزیر المواصلات بعد أخذ رأي المؤسسة العامة للموانئ .
- ٤- ویعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرین وبغرامة لا تتجاوز ألفی دینار أو یأحدي هاتین العقوبتین:
- ١- كل من يزاول أعمال وكالة السفن، 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 في السجل.

## الفرع الثاني - وكيل الحمولة

(مادة ١٤٠)

ینوب وکیل الحمولة عن أصحاب الشأن في البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع الأجرة المستحقة عنها .

(مادة ١٤١)

یقوم وکیل الحمولة باتخاذ الإجراءات والتدابیر اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل وإلا افتراض أنه تسلّم البضاعة بالحالة والكمیة المذكورتین في سند الشحن ما لم یثبت وکیل الحمولة غیر ذلك .

## الفرع الثالث - مقال الشحن والتفريغ

(مادة ١٤٢)

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

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

٣- ويسأل مقال الشحن والتفريغ عما يقع منه من خطأ. وتكون مسؤوليته قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده توجيه الدعوي المباشرة إليه.

(مادة ١٤٣)

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

(مادة ١٤٤)

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

## الباب الثالث استغلال السفينة

### الفصل الأول أحكام عامة في إيجار السفينة

(مادة ١٤٥)

١- إيجار السفينة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه أن يضع تحت تصرف المستأجر نظير أجر سفينة أو جزء 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 إيجار السفينة كتابة بمحرر يسمى مشاركة الإيجار. فإذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذاً في حق الغير إلا إذا قيد بسجل السفن. ويكون القيد بإثبات إسم المؤجر والمستأجر ومدة العقد.

(مادة ١٤٧)

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

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

ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز 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 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 ميعاداً للبيع وكيفية إجرائه.

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 بحارة.

٢- وتكون للمستأجر إدارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية.

(مادة ١٥٠)

١- يلتزم المؤجر بتسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة مع الوثائق المتعلقة بها. كما يلتزم بإصلاح الأضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والأضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للسفينة في الغرض المتفق عليه. فإذا ترتب على هذه الأضرار تعطيل استعمال السفينة فلا تستحق الأجرة عن المدة التي تبقى فيها للسفينة معطلة.

٢- ويسأل المؤجر عن الضرر الذي يترتب على تسليم السفينة غير صالحة للملاحة إلا إذا أثبت أن ذلك ناشئ 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- يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار في الميناء الذي تسلمها فيه وبالحالة التي كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي.
- ٣- وإذا انقضت مدة الإيجار 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 إيجار 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 الإيجار الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة.

#### (مادة ١٥٥)

- ١- تنقضي الدعاوي الناشئة عن عقد إيجار 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 مستحيلًا. وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال 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 وفقاً للفقرة الثانية من المادة ١٧٤ أو من تاريخ وقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلًا.
- ٤- ويبدأ سريان المدة في حالة افتراض هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن.

## الفرع الأول - مشاركة الإيجار بالرحلة

#### (مادة ١٥٦)

يذكر في مشاركة الإيجار إسم 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 تبقى 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)

يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة.

(مادة ١٥٩)

يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها في المهل المتفق عليها في عقد الإيجار فإذا 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. فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحري العام.

(مادة ١٦٠)

للربان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق في إنزال 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 إذن 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 ناشئاً 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 بإتلافها 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 إيجار السفينة نافذاً دون تعويض أو زيادة الأجرة إذا أوقفت السفينة مؤقتاً 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 أيضاً، وأن يدفع الأجرة كاملة في الحالتين.

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 آمناً بالنسبة إلى السفينة.

(مادة ١٦٥)

ينفسخ عقد إيجار 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 مستحيلاً.

(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 الإيجار الزمنية

(مادة ١٦٩)

تتضمن مشاركة الإيجار الزمنية على وجه الخصوص البيانات الآتية:

١- عناصر تعيين السفينة المؤجرة.

٢- إسم كل من المؤجر والمستأجر.

٣- مقدار الأجرة.

٤- مدة الإيجار.

(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 بالإدارة الملاحية للسفينة، وتنتقل إلى المستأجر إدارتها التجارية ويتحمل أعباء هذه الإدارة، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ودفع رسم الموانئ والإرشاد 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 القاهرة أو فعل المؤجر.

#### ( مادة ١٧٣ )

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

#### ( مادة ١٧٤ )

- ١- يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الإيجار بإعادة السفينة إلى الميناء الذي وضعت فيه تحت تصرفه ما لم يتفق على خلاف ذلك.
- ٢- وإذا انقضت مدة الإيجار 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 تجهزها أو مستأجرها بنقل بضائع في السفينة إلى ميناء معين مقابل أجر.
- ٢- وتسري على عقد النقل البحري فيما يتعلق بحقوق والتزامات المرسل إليه أحكام المادتين ٤٤٥ و ٤٥٩ / ٢ 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 مؤرخاً وموقعاً من الناقل أو من ينوب عنه، ويذكر في السند إسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع أو حجمها أو كميتها على حسب الأحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسياتها ومقدار أجرة النقل و كيفية حسابها إذا كانت مستحقة في ميناء الوصول، ومكان إصدار 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 حتى نهاية الرحلة.

#### (مادة ١٧٧)

١- يحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل وتختتم الأخيرة بخاتم "غير قابل للتداول".

٢- ويوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة الأصلية المسلمة للشاحن. وتعطي 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- يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل.

٢- ويتداول سند الشحن بالتظهير إذا كان إسمياً 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 إخراجها من السفينة في محل الشحن أو إبقاؤها فيها مع استيفاء أجره تعادل أعلى أجره تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور وذلك مع عدم الإخلال 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 إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسئولية عليه إلا فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء.

(مادة ١٨٢)

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

(مادة ١٨٣)

- ١- يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.
- ٢- ويجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات عكس ما ورد بسند الشحن. أما بالنسبة إلى الغير فلا يجوز للناقل إثبات 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 إذناً بتسليم كميات معينة منها بشرط أن ينص على ذلك في عقد النقل. وتصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ويكون تداول هذه الأذون بذات الطريقة التي تتداول بها سندات الشحن. ويجب أن تكون موقعة من الناقل.
- ٢- وإذا كان سند الشحن قابلاً للتداول وجب على الناقل أن يذكر فيه بياناً عن أذون التسليم التي أصدرها والبضائع المبينة بها. وإذا وزعت الشحنة بكاملها بين أذون تسليم متعددة وجب على الناقل أن يسترد سند الشحن ويعطي إذن التسليم حامله الشرعي الحق في تسلم البضائع المبينة بالإذن.

(مادة ١٨٥)

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

(مادة ١٨٦)

على الناقل أن يقوم بشحن البضائع وتجميعها ورحبها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريرها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.

(مادة ١٨٧)

١- لا تستحق أجرة النقل إذا لم تسلّم 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 اضطرت الربان لبيعها أثناء الرحلة بسبب العيب أو التلف، أو إذا أمر الربان بإتلافها 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 إلي 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 ميعاداً للبيع وكيفية إجراءاته.

٢- وللناقل امتياز على البضائع المشحونة في السفينة أو المودعة عند أمين طبقاً 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 راجعاً إلى إهمال الناقل في بذل المهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة على وجه مرض أو في إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع أقسام السفينة الأخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الأماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها.

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

( مادة ١٩٢ )

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئاً 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 تابعي الناقل.

٢- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.

٣- مخاطر البحر أو المياه الملاحية 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- قيود 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- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
- ١٣- أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ 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 إتقان العلامات.
- ١٧- العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
- ١٨- أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعيه أو أخطائهم. وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات أنه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص أو أخطائهم في إحداث الهلاك أو التلف.

( مادة ١٩٣ )

- ١- إذا تقررَت مسئولية 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 فلساً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضائع أي التحديدين 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 إثبات 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 طرداً 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 إذا تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة لإثباتها في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع أو بقيمتها.

#### (مادة ١٩٤)

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

#### (مادة ١٩٥)

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

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

(مادة ١٩٦)

١- للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات 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 مخالفاً للنظام العام أو متعلقاً بعناية عمال الناقل أو وكلائه أو يقظتهم بخصوص الشحن والتجميع والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحراً وتفريغها، وبشرط أن يدون الاتفاق في سند الشحن أو في إيصال الاستلام وأن يؤشر 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 التسليم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها وإلا افترض أنها سلمت إليه بحالتها المذكورة في سند الشحن حتى يقدم الدليل على العكس. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الإخطار المذكور خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضائع.

٢- ولا يلزم تقديم الإخطار 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 بمشاركة إيجار إلا إذا صدر بمقتضى هذه المشاركة سند شحن وذلك من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل.
- ٣- كما لا تسري هذه الأحكام على نقل الحيوانات الحية أو البضائع التي يذكر في عقد النقل أن شحنها يكون على سطح السفينة وتنقل فعلاً 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 مسؤولاً 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 الدعوى 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 التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول، كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجري بين الطرفين أو بندب 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 الرحلة واسم السفينة وتاريخ ومكان القيام ومكان الوصول، وموانئ الرسو المتوسط وأجرة النقل والدرجة التي يشغلها المسافر في السفينة ومكانه فيها وتاريخ ومكان إصدار 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 الوفاة أو الإصابة بإصابات بدنية إذا كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر وقع في الفترة بين بدء صعود المسافر إلى السفينة وتمام نزوله منها.

ولا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.

(مادة ٢٠٥)

يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في الوصول أو 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 إلا إذا أثبت المضرور أن الضرر ناشئ عن الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه.

( مادة ٢٠٧ )

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

( مادة ٢٠٨ )

في حالة الإصابة البدنية يجب تبليغ الناقل كتابة بالإصابة خلال عشرة أيام من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة، وإلا يفترض أنه غادر السفينة دون إصابة، ما لم يثبت عكس ذلك.

( مادة ٢٠٩ )

١- إذا تعذر سفر السفينة بسبب لا يرجع إلى الناقل، انسخ العقد دون تعويض ووجب على الناقل رد الأجرة المحصلة من المسافرين.

٢- إذ توقفت الرحلة مدة تجاوز الحد المعقول، جاز للمسافر فسخ العقد مع إلزام الناقل بالتعويض. ويعفى الناقل من التعويض 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 المسافرين في الحدود التي يعينها العقد، أو العرف.

( مادة ٢١١ )

١- يسلم الناقل، أو وكيله، أو الربان، إيصالاً بالأمتعة التي يسلمها إليه المسافر لتقلها. ويجب تسجيل هذه الأمتعة في دفتر خاص في السفينة. وتسري على هذه الأمتعة الأحكام الخاصة بمسؤولية 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 الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل على الأشخاص المسافرين خلسة.

( مادة ٢١٤ )

١- تتقادم بمضي سنة الدعاوي الناشئة عن عقد نقل المسافرين وأمتعتهم. ومع ذلك إذا 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 مزاوله مهنة الوكالة بالعمولة للنقل البحري إلا لمن كان متمتعاً بالجنسية الكويتية، ومقيداً في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات.

٢- ويصدر 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 والإرشاد 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. إلا إذا أثبتت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة، أو خطأ من ربانها.

٢- أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة، فلا تسأل عنه السفينة المقطورة، إلا إذا كان خطأها هو السبب في إحداث هذا الضرر.

## الفرع الثاني - الإرشاد (مادة ٢١٨)

١- الإرشاد إجباري في موانئ الكويت.

٢- وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم التي تستحق عنه وجزاء مخالفة أحكامه القوانين والقرارات الخاصة بذلك.

٣- وتعفى من الالتزام بالإرشاد السفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن أربعمئة طن.

(مادة ٢١٩)

تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله.

( مادة ٢٢٠ )

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

( مادة ٢٢١ )

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

## الفرع الثالث - التقادم

( مادة ٢٢٢ )

تتقادم الدعاوي الناشئة عن عمليات القطر والإرشاد بمضي سنة من تاريخ انتهاء هذه العمليات.

## الباب الرابع الحوادث البحرية

### الفصل الأول

#### التصادم

(مادة ٢٢٣)

١- إذا وقع تصادم بين سفن بحرية، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوي 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 للأشخاص الموجودين على هذه السفينة، إذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن حركة الأمواج بسبب قيام السفينة بمناورة أو إهمال القيام بها أو عن عدم مراعاة القوانين واللوائح.

(مادة ٢٢٤)

إذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة، أو قام شك حول أسبابه، تحملت كل سفينة ما أصابها من ضرر. ويسري هذا الحكم ولو كانت السفن أو إحداها 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 قدرت 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 الإرشاد إجبارياً.

(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 وبحارتها والمسافرين عليها، وذلك في حدود استطاعته، ودون تعريض سفينته وبحارتها 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 تجهزها مسؤولاً 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 كفيلاً أو ضماناً آخر.
- ج- محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا حدث في الموانئ أو المرافئ أو في المياه الداخلية.
- ٢- ويجوز للخصوم الاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة غير المحاكم المذكورة في الفقرة السابقة، أو عرض النزاع على التحكيم.

#### (مادة ٢٣٢)

تنقضي دعاوي 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 والإنقاذ

#### (مادة ٢٣٤)

تسري أحكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ 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 الإنقاذ.

(مادة ٢٣٥)

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

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

٣- وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الإنقاذ 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 معونتها صراحة ولسبب معقول.

(مادة ٢٣٧)

في حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أية مكافأة - للسفينة التي تقوم بهذه العملية - عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عملية القطر والإرشاد.

(مادة ٢٣٨)

١- يحدد الطرفان مقدار المكافأة وإلا فتحدده المحكمة.

٢- وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة أو الإنقاذ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها.

٣- وإذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ أجنبية فيتم التوزيع بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقاً لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها.

( مادة ٢٣٩ )

- ١- لا تستحق مكافأة عن إنقاذ الأرواح البشرية.
- ٢- ومع ذلك يستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية نصيباً عادلاً في المكافأة التي تعطي لمن قاموا بإنقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته.

( مادة ٢٤٠ )

- ١- يجوز للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق على مساعدة أو إنقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره إذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة.
- ٢- وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن إبطال أو تعديل الاتفاق المذكور إذا تبين أن رضا أحد الطرفين شابه تدليس أو إخفاء للحقيقة أو أن المكافأة لا تتناسب زيادة أو نقصاً والخدمات التي أديت.

( مادة ٢٤١ )

- ١- تراعي المحكمة في تحديد المكافأة - تبعاً للظروف - الأساسين الآتيين حسب ترتيب ذكرهما:
  - أ- مقدار الفائدة التي نتجت عن الإنقاذ ، وجهود المنقذين وكفاءتهم، والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة والمسافرون عليها وبحارتها والبضائع المشحونة فيها، والخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ، والوقت الذي استغرقته هذه العمليات، والمصاريف والأضرار التي نتجت عنها، ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها المنقذون، وقيمة الأدوات التي استعملوها، مع مراعاة تخصص السفينة في المساعدة والإنقاذ عند الاقتضاء.
  - ب- قيمة الأشياء التي أنقذت.
- ٢- وتراعى المحكمة الأساسين المذكورين في الفقرة السابقة عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ إذا تعددوا .

٣- ويجوز للمحكمة أن تقضي بتخفيض المكافأة أو إلغائها إذا تبين أن القائمين بالإنتقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الإنتقاذ لازماً، أو إذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش.

(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 معرضاً 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 دعاوي المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنتقاذ بمضي سنتين 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)

الخسارات البحرية إما مشتركة، وإما خاصة.



( مادة ٢٤٦ )

١- تعتبر خسارة مشتركة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية يبذلها الرِّبان أو ينفقها قصداً، وبكيفية معقولة، من أجل تأمين المصالح المشتركة دفعاً 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 إثبات 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 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 إخلال 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 إلا 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 بدلاً من مصاريف أخرى كانت تدخل في الخسارة المشتركة لو أنها كانت قد أنفقت بشرط أن لا تجاوز المصاريف التي لم تنفق.

#### (مادة ٢٥١)

تساهم البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافاً للعرف البحري في الخسارة المشتركة إذا أنقذت. أما إذا أُلقيت في البحر، أو أُلقت، 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 عمداً 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 و مجموعة مدينة.

#### (مادة ٢٥٤)

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

١- تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة. ويكون التقدير على أساس المصاريف التي أنفقت فعلاً في إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر، أو على أساس المصاريف التقديرية في حالة عدم إجراء إصلاحات 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 للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات والتمن المتحصل من بيع الحطام إن 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 المشتركة فإن 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، مضافاً إليها عند الاقتضاء قيمة التضحيات التي تحملتها.
- ٢ - وتقدر الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التي لم يشترط استحقاقها، وفي جميع الأحوال، بمقدار الثلثين.
- ٣ - وتقدر البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ، 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 إذا هلكت هذه الأمتعة، أو تلفت فإنها تساهم في الخسارة المشتركة بقيمتها التقديرية.

( مادة ٢٥٨ )

١- إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم في الخسارات المشتركة، وجب إيداعها فوراً 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 المشتركة. ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبلغ أو ردها إلى من دفعها، إلا بإذن كتابي من خبير التسوية، وذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب علي التسوية النهائية.

٢- وفي حالة الخلاف، يعين قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية نائباً 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 إذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه.  
٢- ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

( مادة ٢٦١ )

إذا 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، إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبها من الخسارات. وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان، يعرض الأمر على قاضي الأمور الوقفية 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 الملتزمين 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 بالبضائع إلا إذا أخطر المجهز أو الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوماً من تسليم البضائع. وإذا كان الطلب متعلقاً بالأضرار التي لحقت السفينة وجب إخطار 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 معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.
- ٢- وينقطع سريان التقادم بتعيين خبير التسوية، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة قانوناً.

## الباب الخامس التأمين البحري

### الفصل الأول أحكام عامة

#### الفرع الأول - 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 إفادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقي للضرر . ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك .

( مادة ٢٦٨ )

- ١- لا يجوز إثبات 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 إثباته بالكتابة أيضاً.

( 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 للبطان أو السقوط أو تحديد الضمان بأن تكتب بحروف أكثر ظهوراً أو أكبر حجماً وإلا 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 يحتج 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 باطلاً ما يرد في الوثيقة من الشروط الآتية:

- ١- الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب مخالفة القوانين واللوائح إلا إذا انطوت هذه المخالفة على جناية أو جنحة عمدية.
- ٢- الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات أو في تقديم المستندات إذا 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 محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع.
- ٢- ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر.

( مادة ٢٧٤ )

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

( مادة ٢٧٥ )

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



( مادة ٢٧٦ )

- ١- لا يترتب على التأمين أثر إذا 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 باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه أو بعد زواله إذا ثبت أن نياً تحققه أو زواله بلغ إلى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل إصداره أمره بإجراء 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 يطلع 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 مسؤولاً في موعد لا يجاوز خمسة أيام على الأكثر من تاريخ علمه بوقوعها ما لم يتفق على إطالة هذا الميعاد أو تقصيره. فإذا تخلف المؤمن له عن الإخطار في المدة المحددة جاز خفض قيمة التعويض بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير في الإخطار ويسقط الحق في التعويض إذا أثبت المؤمن أن عدم الإخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر في الوقت المناسب.

( مادة ٢٧٩ )

- ١- إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد. ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على إخطار المؤمن له بطلب الوفاء. ويجوز أن يقع الإخطار بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن.
- ٢- ولا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون وجوب توجيه إخطار آخر بفسخ العقد طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع.
- ٣- ويعود عقد التأمين إلى إنتاج آثاره في المستقبل بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع أقساط التأمين والمصاريف.
- ٤- ويترتب على فسخ العقد إلزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات.
- ٥- ولا يسري أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل تبليغ الإيقاف 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 إبطال عقد التأمين إذا 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- ويجوز 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 سوء 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 الأخطار التي يتحملها المؤمن، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلة الرسمية. فإذا لم يقع الإخطار في الميعاد المذكور جاز للمؤمن فسخ العقد.

٢- وإذا وقع الإخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الأخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له، بقى التأمين سارياً مقابل قسط إضافي. أما إذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له، جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام من تاريخ علمه بزيادة الأخطار مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بقسط إضافي مقابل زيادة الأخطار.

( 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 لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، وعليه أن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسؤول. 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 إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو وكيله، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملاً من حق المؤمن.

- ٢- فإذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحاً بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها.
- ٣- أما إذا 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 مؤمناً 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 المؤمنين المتعديين 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 قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن.
- ٤- وفي جميع الأحوال يكون 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 يجاوز 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 تابعيه البريين ما لم يثبت أن الضرر ناشئ 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 علي خلاف ذلك:

١- أخطار الحرب الأهلية، أو الخارجية، وأعمال القرصنة، والاضطرابات والثورات، والإضراب، والإغلاق، وأعمال التخريب، والإرهاب والأضرار الناشئة عن تفجيرات أو إشعاعات ذرية أياً 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 والإيقاف، والإكراه، إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفاً 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 تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري اعتبر ناشئاً عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك.