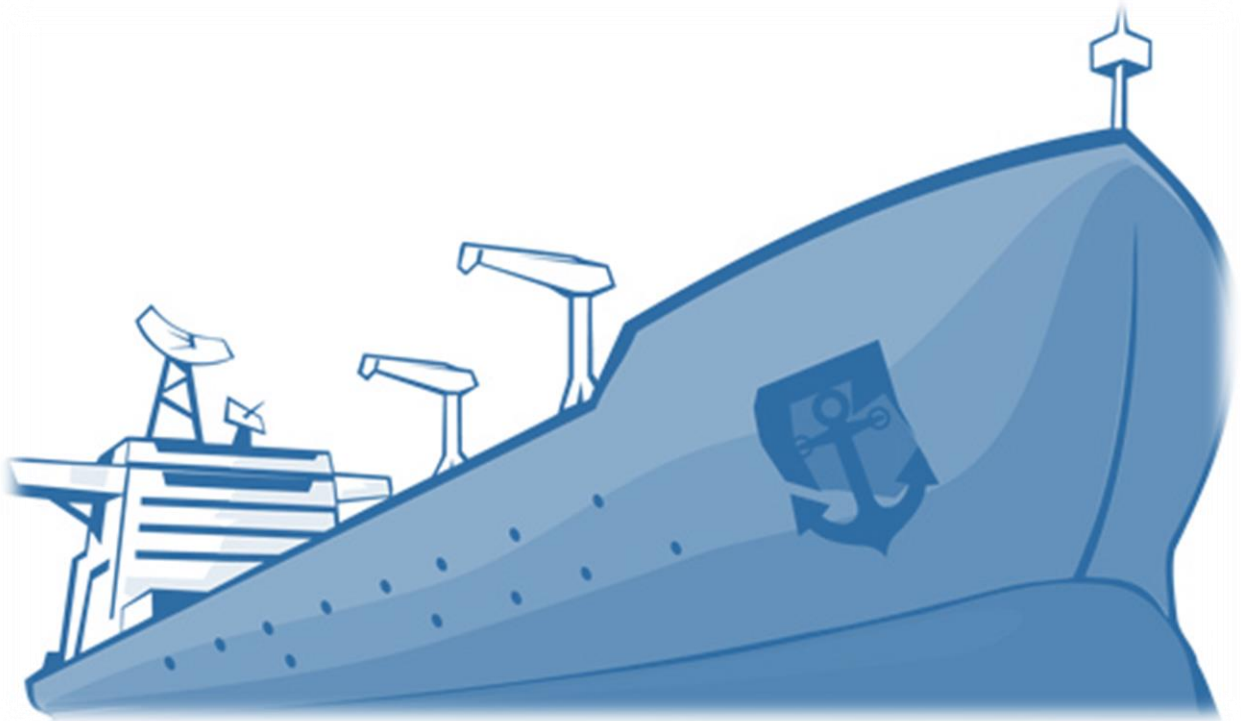

قانون بحري

2019 / 2018

اعداد الطلبة
محمد محزم الحبيني - جاسم طلال الزامل

INSTAGRAM: KUWAIT.LAW
WEBSITE: LAWKUWAIT.COM
المذكرة لا تغني عن الكتاب



الباب الأول: عناصر الملاحة البحرية

الفصل الأول: السفينة 30

اهتم قانون التجارة البحرية بالسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية، وعلى الرغم من ان السفينة مال منقول الا ان لها نظام قانوني خاص يميزها عن باقي الأموال المنقولة على الوجه التالي:

- من حيث الحالة المدنية: المال المنقول لا يتمتع بالحالة المدنية في حين تتمتع بها السفينة.
- من حيث المعاملة: مع كون السفينة مالاً منقولاً الا انها تعامل كالعقارات من حيث وجوب التسجيل لانتقال الملكية من جهة، ومن جهة أخرى فيما يتعلق بالحقوق العينية التبعية التي يمكن ان ترد على السفينة والحجز عليها.

الفرع الأول: ماهية السفينة 30

المبحث الأول: تعريف السفينة 30

تعرف السفينة فقهاً على انها "كل منشأة عائمة صالحة للملاحة البحرية ومخصصة لها على وجه الاعتياد"، وعرفت السفينة في قانون التجارة البحرية في المادة 1 منه على انها "هي كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح"، ومن هذا التعريف يجب توافر شرطين لاعتبار المنشأة العائمة سفينة وهما:

1. **ان تخصص المنشأة العامة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد:** فتكتسب المنشأة وصف السفينة متى خصصت للملاحة البحرية على وجه الاعتياد ولو قامت بملاحة نهريّة، والعكس غير صحيح، فلو قامت منشأة معدة للملاحة النهريّة "مركب" بملاحة بحرية فإن ذلك لا يضيف عليها وصف السفينة فالعبرة بالنشاط الغالب، ولا عبرة بالمظهر العام او الحمولة او طريقة التسيير، ولا يلزم ان تقوم المنشأة بالملاحة البحرية فعلاً حتى تكتسب وصف السفينة، بل يكفي تخصيصها للملاحة البحرية "السفينة التي اكتمل بناؤها في الحوض الجاف لم تدخل البحر وتكتسب وصف سفينة حيث أصبحت جاهزة للملاحة البحرية"، اما السفينة التي لم يكتمل بناؤها فلا تكتسب الوصف.

- وعليه لا يطلق لفظ سفينة على المنشآت العائمة التالية:

- (1) المنشآت التي تخصص للملاحة الداخلية او النهريّة حيث يطلق عليها مراكب.
- (2) المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالقوارب المخصصة لنقل الركاب او البضائع من السفينة الى الرصيف والعكس والكرارات والعوامات وغيرها، وذلك لعدم تخصيصها للملاحة البحرية.

2. **الصلاحية للملاحة البحرية:** أي ان تكون السفينة في حالة تكفل سلامتها، وهذه الصلاحية للملاحة البحرية هي التي تحدد بدء وانتهاء حياة السفينة، ويكفي ان تكون صالحة ولا يلزم ان تقوم فعلاً بالملاحة، وتزول عنها هذه الصفة بأحد امرين:
- هلاكها، فيزول عنها وصف سفينة بصفة نهائية.
 - تخصيصها لغير الملاحة البحرية، كتحويلها لفندق او مطعم عائم، فيزول عنها وصف سفينة بصفة مؤقتة لأنها أصبحت غير مخصصة للملاحة البحرية.

ملاحظة: يرى الكاتب ان شرط ان تسير المنشأة بذاتها دون مساعدة خارجية غير مطلوب، ويرى جانب من الفقه ان هذا الشرط مطلوب لإطلاق وصف سفينة على المنشأة العائمة، وقد أورد قانون التجارة البحرية الكويتي في تعريفه للسفينة " .. صالحة بذاتها للملاحة البحرية..".

ملحقات السفينة: هناك نوعان من الملحقات هما:

1. **الملحقات اللازمة لتسيير السفينة:** سواء كانت متصلة ام منفصلة عن بدن السفينة كالآلات والذفة والحبال، وهي باتفاق الفقهاء انها من اجزاء السفينة.
2. **الملحقات اللازمة لاستغلال السفينة:** كشباك الصيد إذا كانت السفينة سفينة صيد، وحصل في اعتبارها جزءا من السفينة ام لا خلاف، وقد حسم القانون الكويتي الأمر بالنص صراحة على انه "تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا من السفينة".

ملاحظة: اجرة النقل لا تعتبر من الملحقات.

ملاحظة: أهمية تحديد ما يعتبر من ملحقات السفينة يتمثل في تطبيق الاحكام التي تسري على السفينة على هذه الملحقات من عدمه دون النص على ذلك صراحة في العقد ومالم يتفق على غير ذلك، فالسفينة وملحقاتها تعتبر وحدة قانونية واحدة، وهذه الوحدة لا تقوم الا إذا كان مالك الملحقات هو مالك السفينة.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة 35

السفينة مال وليست شخص: اختلف الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية للسفينة على الوجه التالي:

- **الرأي الأول:** ذهب الى ان السفينة تتمتع بالشخصية المعنوية على اعتبار ان لها حياة تبدأ بتمام بناءها وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة، وأنها تتمتع بالاسم والموطن والجنسية، وينتقد هذا الرأي بالتالي:
 1. الشخصية القانونية اصلاً لا تثبت الا للشخص الطبيعي واستثناء تثبت للشخص المعنوي بنص خاص.
 2. ان القانون لم ينص على تمتع السفينة بالشخصية الاعتبارية.

3. ان الذاتية التي تتمتع بها السفينة تبررها اعتبارات عملية محضة لتمييزها عن غيرها من السفن.
- **الرأي الثاني:** وهو رأي الغالب في الفقه، ان السفينة تعتبر مالا لا شخصاً، فهي تدخل في دائرة التعامل بطبيعتها، وتصلح ان تكون محلاً للحقوق المالية، وقد اخضعها القانون لنظام الأموال في كثير من الأمور وليس لنظام الأشخاص.

السفينة مال منقول: أكد قانون التجارة البحرية صراحة على ان السفينة مال منقول وذلك في المادة الثانية منه التي نصت على انه "تعتبر السفينة مالا منقولاً تسري عليه القواعد القانونية العامة والاحكام الواردة في هذا القانون"، ويترتب على اعتبار السفينة مالا منقولاً التالي:

1. الوصية بكل المنقولات تشمل السفينة.

2. رهن السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقول في القانون المدني.

3. لا تتمتع السفينة بالحماية التي توفرها دعاوى الحيازة "دعاوى تهدف لحماية العقار".

وفي نفس الوقت فإن السفينة تخضع لنظام يباعد بينها وبين المنقول ويقرب بينها وبين العقار على الوجه التالي:

1. لا تخضع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية "الحكمة من ذلك ان ملكيتها في البيع لا تنتقل الا بسند رسمي في حين ان المنقول ينتقل بالتراضي فوراً، كما ان تطبيق هذه القاعدة يتطلب ان يكون الحائز "المشتري" حسن النية فالتأكد من ملكية البائع للمبيع امر صعب في المنقول في حين انه امر متاح في السفينة من خلال مراجعة سجل قيد السفن وعليه لا يتصور ان يكون الحائز "المشتري" حسن النية"

2. يجوز رهن السفينة رهن رسمي على الرغم من ان الرهن الرسمي لا يرد الا على العقار.

3. الحجز على السفينة يشبه الحجز على العقار أكثر من الحجز على المنقول.

4. حقوق الامتياز البحرية تخول الدائن الممتاز بيع السفينة في أي يد تكون كحقوق الامتياز على العقار.

أخيراً، فان المشرع أورد احكاماً تميز السفينة عن سائر المنقولات والعقارات وتقربها من الأشخاص، كاشتراطه ان يكون للسفينة اسم وموطن وجنسية

المبحث الثالث: ذاتية السفينة 38

المطلب الأول: اسم السفينة 38

- يلتزم المالك باختيار اسم لسفينته.
- يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر بجانب مقدم السفينة.
- يكتب الاسم على مؤخرة السفينة مصحوباً باسم ميناء التسجيل.

- يجب ان يحصل المالك على موافقة مكتب مسح وتسجيل السفن على هذا الاسم لمنع التكرار والتشابه بين أسماء السفن.
- لا يجوز للمالك تغيير الاسم الا بعد موافقة مكتب مسح وتسجيل السفن.
- الانفراد بالاسم يكون على المستوى الوطني، فلا مانع من تشابه الاسم بين سفينتين من دولتين مختلفتين، فيمكن التمييز بينهما في هذه الحالة من خلال الجنسية.
- الهدف من الاسم هو حماية الغير الذي تتعلق حقوقه بسفينة معينة، حيث يلعب الاسم دوراً هاماً في تحديد السفينة.
- يعاقب مالك السفينة والربان بالحبس مدة لا تجاوز شهراً وبغرامة مالية لا تجاوز ألف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين في حال مخالفة الاحكام السابقة.

المطلب الثاني: موطن السفينة 39

- موطن السفينة هو الميناء الذي يتم تسجيلها فيه، وللمالك الحرية في اختيار الموطن القانوني لسفينته من خلال اختيار الميناء.
- لا يجوز ان يكون للسفينة أكثر من موطن، ولكن يجوز تغيير الموطن بعد شطب الموطن القديم.
- في فرنسا يجوز ان تكون جنسية السفينة فرنسية وموطنها أجنبي، في حين ان ذلك لا يجوز في القانون الكويتي والمصري، فلا يجوز للسفينة ان تحمل العلم المصري او الكويتي الا إذا كانت مسجلة في ميناء مصري او كويتي، فالسفن المسجلة في ميناء كويتي تعتبر كويتية وكذا في مصر.
- يجوز ان تسجل السفينة في دولة وتمارس نشاطها في دولة أخرى، فليس بالضرورة ان تكون دولة الموطن هي دولة الاستغلال.
- تتمثل أهمية الموطن في التالي:
 1. تمييز السفينة عن غيرها.
 2. تجري فيه القيود الخاصة بالتصرفات القانونية التي ترد عليها.
 3. تختص المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل في الجرائم التي تقع على ظهرها.
 4. تختص محكمة مكتب مسح وتسجيل السفن التي ترفع علم الكويت بنظر الجرائم المنصوص عليها في شأن الامن والنظام والتأديب في السفن.

المطلب الثالث والرابع "ملغي 40 - 44"

المطلب الخامس: جنسية السفينة 44

الأصل ان الجنسية باعتبارها رابط بين شخص ودولة لا يتمتع بها الا الشخص الطبيعي، ثم اعترف المشرع للأشخاص الاعتباريون بالجنسية، اما الأموال فلا تكتسب الجنسية، واستثناء من ذلك الطائرات والسفن.

أولاً: ضابط الجنسية: تختلف الدول في معيار وضابط منح الجنسية للسفينة وفق مصالحها على الوجه التالي:

1. تشترط الدول المتقدمة ان تبنى السفن فيها لكي تكتسب جنسيتها تشجيعاً للصناعة الوطنية، وهذا المعيار لا يناسب الدول النامية، وقد عدلت عنه كثير من الدول المتقدمة باعتبار ان صناعة السفن فيها لم تعد بحاجة للحماية والتشجيع.
2. معيار المركز الرئيسي للاستغلال، فتكتسب السفينة جنسية الدولة التي يتواجد فيها المركز الرئيسي للشخص او الشركة التي تقوم باستغلالها.
3. ان تكون السفينة مملوكة كلا او جزء منها لرعاياها، وهذا الضابط لا يناسب الدول التي لا تمتلك اسطولاً بحرياً كافياً.
4. ان يكون الربان وافراد السفينة او نسبة منهم من رعاياها حماية لليد العاملة الوطنية.
5. ان تكون السفينة مسجلة فيها، وقد لوحظ ان بعض الدول تسمح بتسجيل السفن فيها دون وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة، ويطلق على الاعلام التي ترفعها هذه السفن بأعلام المجاملة، ومنها ليبيريا وبنما وسنغافورة وقبرص وكوستاريكا وهندوراس، وتهدف السفن من خلال التسجيل في هذه الدول الحصول على المزايا التي تقدمها هذه الدول كالإعفاءات المالية والضريبية وتساؤها باشتراطات الامن والسلامة، وغالباً ما تكون هذه الدول غير منضمة للاتفاقيات الدولية، كما تتسامح هذه الدول باشتراط ان يكون البحارة او نسبة منهم من رعاياها، وللحد من هذه الظاهرة اقر مؤتمر التجارة والتنمية بالأمم المتحدة اتفاقية دولية حول شروط تسجيل السفن ومنها وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة التسجيل تتمثل في الطاقم او الملكية.

● **ضابط الجنسية في القانون الكويتي:** اخذ المشرع الكويت بضابط مزدوج وهو التسجيل والملكية الوطنية على الوجه التالي:

- إذا كان المالك شخص طبيعي:

1. يجب ان تكون السفينة مسجلة في الكويت
 2. يجب يكون مالكا متمتعاً بالجنسية الكويتية.
- الملكية على الشيوخ:** إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ وجب ان يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية الكويتية، فان آلت حصة من السفينة الى أجنبي بورث او وصيه وجب عليه التصرف بحصته الى كويتي خلال 6 أشهر من ايلولة الملكية اليه، فان لم يقم بذلك جاز لاي من الملاك الآخرين الطلب من المحكمة بيع الحصة جبراً الى كويتي خلال الست أشهر التالية.

- إذا كان المالك شخص اعتباري:

1. يجب ان تكون السفينة مسجلة في الكويت.

2. يجب ان تتخذ الشركة من الكويت مركزاً رئيسياً لها "أي شركة كويتية".

3. يجب ان تتخذ الشركة أحد الاشكال التالية:

(1) شركة التضامن او التوصية: يجب ان يكون جميع الشركاء المتضامنين يتمتعون بالجنسية الكويتية، والا تقل نسبة رأس المال الكويتي في شركة التوصية عن 51%.

(2) شركة مساهمة: يجب ان يكون ثلثا أعضاء مجلس الإدارة بما فيهم رئيس المجلس يتمتعون بالجنسية الكويتية وان يكون على الأقل 51% من رأس مال الشركة مملوكاً لأشخاص كويتيين.

(3) شركة ذات مسؤولية محدودة: يجب ان يكون أحد الشركاء على الأقل كويتياً وان يكون على الأقل 51% من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين.

- تعتبر في حكم السفينة الكويتية السفن المتخلى عنها وتلتقطها سفن كويتية وتلك التي تتم مصادرتها طبقاً لقوانين الكويت.

- شرطي التسجيل والملكية الوطنية شرطي ابتداء وبقاء.

- لا يجوز نقل ملكية سفينة كويتية الى أجنبي إذا كانت مملوكة لشركة تساهم فيها الدولة او تدعمها بأي صورة كانت الا بعد الحصول على اذن من الوزير المختص، والا وقع التصرف باطلاً بقوة القانون.

● **اثبات الجنسية:** يعتبر العلم الذي ترفعه السفينة قرينة بسيطة على تمتعها بالجنسية الكويتية، ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهراً وبغرامة لا تجاوز ألف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين كل من المالك والربان في حالة عدم رفع العلم الكويتي، وعلى الربان الاحتفاظ اثناء الرحلة بشهادة التسجيل والملكية، وتعتبر الشهادة التي يصدرها مكتب سجل السفن دليلاً كافياً على تمتع السفينة في الجنسية الكويتية.

● **آثار اكتساب السفينة الجنسية الكويتية:**

- المزايا:

1. حماية الدولة التي تحمل جنسيتها في اقليمها، وحماية سلطاتها الدبلوماسية والقنصلية الخارجية وقت السلم والحرب.

2. السفن التي لا تحمل جنسية دولة ما تعتبر من سفن القراصنة ويحق لأي دولة الاستيلاء عليها.

3. الدعم الاقتصادي من قبل الدولة التي تحمل جنسيتها من خلال الإعانات المباشرة كدفع اعانة سنوية من نسبة رأس المال او تكاليف التشغيل او القروض، واعانات غير مباشرة كقصر سفر مبعوثي الحكومة على السفن الوطنية وتفضيلها بالنسبة للصادرات والواردات، وقصر الملاحة الساحلية والصيد والقطر على السفن الوطنية "يجوز للوزير المختص الترخيص للسفن الأجنبية في القيام بما سبق في المياه الإقليمية الكويتية".

- أهمية جنسية السفينة في حل تنازع القوانين "ملغي 51 - 53"

المبحث الرابع: مستندات السفينة 53

هناك مستندات يجب ان تكون على ظهر السفينة دائماً، وقد حددها القانون وهي:

1. سند ملكية السفينة او صورة منه مصدقاً عليه، وتقوم شهادة تسجيل السفينة مقام هذا السند عملاً.
 2. سند جنسية السفينة، وتعتبر شهادة التسجيل هي الوثيقة الأساسية التي تثبت بها الجنسية.
 3. دفتر بأسماء ملاحى السفن، وتثبت فيه أسماء البحارة وجنسياتهم وشروط عقد العمل التي تربطهم بالمجهز.
 4. سندات الشحن وعقود الايجار.
 5. قائمة بيان البضائع، وهو دفتر يبين البضائع المشحونة على السفينة إذا كانت السفينة مخصصة لنقل البضائع، فان كانت مخصصة لنقل الركاب وجب عليها ان تحمل قائمة بأسماء المسافرين وجنسياتهم مع تحديد الجهة القادمين منها والجهة الذاهبين اليها.
 6. الجوازات الخاصة بالربان والبحارة.
 7. سندات دفع الجمارك او كفالتها عن البضائع المشحونة.
 8. شهادة صحية صادرة من المكتب الصحي بالميناء، وتثبت هذه الشهادة الحالة الصحية في البلد القادمة منه السفينة والحالة الصحية على ظهر السفينة، ويتعين على الربان تقديمها الى طبيب الميناء للتصريح بنزول المسافرين.
 9. ترخيص الملاحة الذي يثبت صلاحية السفينة للملاحة، ويجب إصداره قبل البدء بالرحلة.
 10. شهادات السلامة وخطوط الشحن.
 11. دفتر السفينة، ويسمى دفتر يومية السفينة، وهو ذو صفحات مرقمة ومؤشراً عليه من الإدارة البحرية المختصة.
 12. دفتر الآلات المحركة، ويذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة في السفن ذات المحرك.
 13. التصريح بالسفر.
- فيما يتعلق بسفن الصيد يجب ان توجد بها شهادة التسجيل ودفتر اليومية ودفتر البحارة وترخيص الملاحة والتراخيص المتعلقة بالصيد.
 - فيما يتعلق بسفن النزهة فيجب ان تحمل شهادة التسجيل ودفتر البحارة وترخيص الملاحة.
 - يحتفظ ربان السفينة بالمستندات سالفة البيان، ويلتزم بتقديمها عند طلبها من الجهات المختصة.

الفرع الثاني: تسجيل السفينة 55المبحث الأول: السفن الخاضعة للتسجيل 55

السفن الكويتية وحدها الخاضعة للتسجيل، ولا يجوز تسجيل السفن الأجنبية ولو كانت تباشر الملاحة في المياه الكويتية.

- السفن المعفاة من التسجيل:

1. السفن الحربية.
2. السفن المملوكة للحكومة او لاحد اشخاص القانون العام والتي تختص لمرفق عام غير تجاري.
3. السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الاجمالية على مائة وخمسين طن.
4. السفن الخشبية بدائية الصنع.
5. العائمات التي لا ينطبق عليها وصف السفينة "المراكب الداخلية والنهرية، والمنشآت التي تعمل في الموانئ".

المبحث الثاني: إجراءات التسجيل 57

- **الجهة المختصة بالتسجيل:** مكتب مسح وتسجيل السفن.
- **كيفية التسجيل:** بناء على طلب يقدم من المالك الى مكتب مسح وتسجيل السفن، ويرفق فيه جميع المستندات والوثائق اللازمة لصحة البيانات، ولا يجوز تسجيل أي سفينة قبل قياس حمولتها، ويجب الحصول على موافقة مكتب مسح وتسجيل السفن على الاسم.
- إذا كانت السفينة مسجلة في دولة أخرى وجب على المالك تقديم ما يثبت شطبها من السجل الأجنبي لمنع الازدواج.
- يجب ان يتقدم المالك بطلب التسجيل خلال 30 يوم من تاريخ بناء السفينة او تملكها، وتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد الموانئ الكويتية إذا بنيت او اكتسبت ملكيتها في الخارج "دخولها الميناء الكويتي وليس المياه الإقليمية الكويتية ركز الله يحفظك".
- يحق لمن شاء ان يطلب من مكتب مسح وتسجيل السفن صورة من البيانات الواردة في صحيفة تسجيل السفينة، ويحق لكل ذي شأن ان يطلب صورة من المستندات المحفوظة بالمكتب.
- **شهادة التسجيل:** بعد تمام التسجيل يقوم مكتب مسح وتسجيل السفن بإصدار شهادة تسجيل للمالك، ويجب الاحتفاظ بها على ظهر السفينة.
- **تعديل بيانات السجل:** يجب على المالك ابلاغ مكتب مسح وتسجيل السفن بكل تعديل على بيانات السفينة خلال 30 يوم من حصول التعديل، ويعاقب بالحبس مدة شهر وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين مالك السفينة الذي لا يطلب التعديل.

- **شطب التسجيل:** يقوم مكتب مسح وتسجيل السفن بشطب السفن في الحالات التالية:
 1. إذا هلكت السفينة.
 2. إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي.
 3. إذا صدر حكم قضائي بات بالشطب.
- يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز الشهر والغرامة التي لا تجاوز ألف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين مالك السفينة الذي لا يطلب الشطب.
- **جزاء عدم التسجيل:** الحبس مدة لا تجاوز شهرين والغرامة التي لا تجاوز ألف دينار او إحدى هاتين العقوبتين، ويجوز للمحكمة ان تقضي بمصادرة السفينة التي ترفع علم الكويت دون ان تكون مسجلة.

المبحث الثالث: آثار التسجيل 61

1. من الناحية الإحصائية والاقتصادية والاستعلامية "توفر معلومات للدولة ولكل متعامل مع المالك".
2. من ناحية الوظائف القانونية التي يمنحها التسجيل للمالك "اكتساب السفينة الجنسية الكويتية وشهادة الحالة المدنية للسفينة ومستند يثبت ملكية المالك للسفينة".
3. يقوم التسجيل بوظيفة شهر التصرفات القانونية.
4. يبين التسجيل أي المحكمة المختصة "تختص المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل".

الفرع الثالث: الاشراف الإداري على السفن 64

لما كانت الملاحة البحرية تتعرض لمخاطر تمس أرواح البشر والأموال فان الدولة ترى فرض رقابتها على السفن، فتستبعد السفن غير الصالحة للملاحة ومباشرة نشاطها، وتشمل الرقابة التأكد من صلاحية السفينة الوطنية والأجنبية للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها، وتتم هذه الرقابة عن طريق معاينة السفن وذلك بمناسبة تقدمها لطلب الترخيص للملاحة او الترخيص للنقل وغيره.

- **الترخيص بالملاحة:**
- يجب على كل سفينة كويتية الحصول على ترخيص بالملاحة والسلامة وخطوط الشحن.
- تراعى بشروط منح هذه التراخيص "المعاهدة الخاصة بسلامة الأرواح في البحار 1960 لندن، والمعاهدة الخاصة بخطوط الشحن 1966 لندن".

- يقدم طلب الترخيص الى مكتب مستح وتسجيل السفن، فان كانت السفينة في الخارج قدم الى قنصل دولة الكويت في تلك الدولة، فان لم يكن لها قنصل فان الطلب يقدم الى الجهة المختصة في الميناء الأجنبي على ان يقدم الترخيص الصادر منها الى مكتب مسح وتسجيل السفن الكويتي فور وصول السفينة الى الكويت.
- يسري الترخيص لمدة سنة قابله للتجديد، وإذا انتهى اثناء الرحلة امتد بقوة القانون الى دخول السفينة اول ميناء كويتي او ميناء أجنبي يمكن اجراء الفصح فيه، وفي جميع الأحوال لا يمتد لأكثر من 60 يوم.
- يجوز إعطاء تصريح للملاحة مؤقتاً للقيام برحلة واحدة او لإكمال رحلة معينة.
- إذا حدث تلف او تغيير جوهري في السفينة وجب على الربان اخطار المكتب ليأمر بوقف الملاحة فوراً واجراء المعاينة مرة أخرى.
- حصول المنشئة على الترخيص يعد قرينة بسيطة على صلاحيتها للملاحة، وعدم حصولها عليه يعد قرينة على عدم صلاحيتها للملاحة فلا يجوز لها الملاحة قبل الحصول عليه.
- **شرط السلامة:** لا يجوز لأي سفينة اجنبية او وطنية ان تبحر او تمر او توجد في أحد الموانئ الكويتية الا إذا كانت ملتزمة بشروط السلامة وفق الاتفاقيات سالفة الذكر، ويجب ان تتوفر في كل سفينة الخدمات الطبية والصحية.
- **حق الرقابة والتفتيش:**
- للإدارة البحري في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن الكويتية والأجنبية التي تمر او توجد في المياه الإقليمية لدولة الكويت.
- تشمل هذه الرقابة على كل شيء بالنسبة للسفن الكويتية.
- تشمل هذه الرقابة على التأكد من توافر الشروط المنصوص عليها في المعاهدات الدولية بالنسب للسفن الأجنبية.
- للخبراء والمفتشين التابعين للإدارة البحرية حق الصعود على ظهر السفينة لإجراء التفتيش.
- لرئيس الإدارة البحرية او من يقوم مقامه ان يأمر بمنع السفينة المتواجدة في الميناء من الإبحار.
- أخيراً، فان القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة او برفض اعتماده او برفض منح شهادات السلامة وخطوط الشحن او بمنع السفينة من السفر يجب ان تكون مسببة، وتبلغ للربان او طالب الترخيص فور صدورهما، ويجوز لذوي الشأن التظلم منها الى الوزير المختص خلال 10 أيام من تبليغهم به، ويكون القرار الصادر في التظلم نهائياً لا يقبل التظلم مرة أخرى.
- **الفرع الرابع "ملغي 68 – 91"**

الفرع الخامس: الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة 92

عني القانون البحري بتنظيم التأمينات العينية التي ترد على السفينة، وعلى نحو شبيه بالتأمينات العينية التي ترد على العقار، فقرر حقوق امتياز خاصة على السفينة تسمى حقوق الامتياز البحرية، تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد تكون، ولا تؤثر صفة السفينة بانها مال منقول على هذا الحق، فلا عبرة بانتقال حيازتها لحسن النية، حيث تتعطل هذه الميزة في المال المنقول في حين تستمر في السفينة كما في العقارات، واجاز المشرع ايضاً رهن السفينة رهناً رسمياً بشكل لا يستتبع انتقال حيازة السفينة من المدين الراهن الى المدين المرتهن.

المبحث الأول: حقوق الامتياز البحرية 93

يتقرر الحق العيني التبعية بالاتفاق كما في الرهن، او بالقانون كما سيأتي بيانه، وعلى المشرع ان يوازن وبدقه بين أصحاب حقوق الامتياز من ناحية وبين الدائنين المرتهنين من جهة أخرى، فالدائن الممتاز يقتضي دينه بالأولوية على الدائن المرتهن، ومن الطبيعي ان تثور مسألة تنازع القوانين الأجنبية مع الوطنية في كل ميناء تمر عليه السفينة، فالدول تختلف من حيث عدد الامتيازات وترتيبها وانقضائها، وعليه قامت الدول بتوقيع معاهدة بروكسل 1926 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية، وقد قامت هذه الاتفاقية بتقسيم حقوق الامتياز الى طائفتين هما:

1. امتيازات الطبقة الأولى او الامتيازات الدولية: وقد حصرتها المعاهدة في خمس امتيازات لا يجوز للدول التعديل عليها.
 2. امتيازات الطبقة الثانية او الامتيازات الداخلية: وهي التي تتولى التشريعات الداخلية تحديدها.
- وقد تم الغاء هذه المعاهدة بالتوقيع على معاهدة بروكسل الجديدة عام 1967، ولم تنظم الكويت الى هذه المعاهدة ولكنها استندت الى احكامها في قانون التجارة البحرية.

المطلب الأول: الحقوق الممتازة 95 المادة 47 مهم جداً

- امتيازات المرتبة الأولى:

1. المصاريف القضائية من جانب أحد الدائنين او بعضهم: ويرجع في تحديد المقصود بالمصروفات القضائية الى القواعد العامة، فتشمل جميع المصروفات التي تنفق للحجز على السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها والحارس القضائي "إذا أنفق أحد الدائنين للمحافظة على حق خاص به فلا امتياز".
2. رسوم الحمولة والموانئ وغيرها من الرسوم والضرائب من النوع ذاته: أي جميع الرسوم المستحقة للخزانة العامة والتي تفرض على السفن داخل الموانئ الكويتية.

3. رسوم الارشاد: وهي الرسوم التي تلتزم السفن بها مقابل تقديم خدمة الارشاد لها عند الدخول او الخروج او التحرك في منطقة الارشاد، والارشاد اجباري في القانون الكويتي.
4. التعويضات عن الاضرار التي تلحق منشآت الموانئ والاحواض وطرق الملاحة ومصارييف رفع العوائق التي احدثتها السفينة: أي التعويضات عن الاضرار التي تلحقها السفن داخل الموانئ عند دخولها او خروجها او رسوها وبالأحواض التي تخصص لإصلاحها او المنشآت العائمة وطرق الملاحة الموجودة في المياه الإقليمية، وللدولة حق حبس حطام السفينة التي يقع لها حادث في الموانئ او الممرات الكويتية متى بادرت السلطات المعنية برفع هذا الحطام، ولها في صدد استيفاء الدين بيع الحطام بالمزاد، والدين الممتاز هو تكاليف رفع هذا الحطام، والحكمة من هذا الامتياز هو حث السلطات لسرعة تطهير المياه.
5. مصارييف الحراسة والصيانة من وقت دخول السفينة في آخر ميناء: يقصد بمصارييف الحراسة أي التي تدفع لمن يعهد اليه بخفر السفينة والقيام بالأعمال التي تلزم لها بعد رسوها في الميناء، اما مصارييف الصيانة فهي نفقات حفظ السفينة عند دخولها آخر ميناء وقبل بيعها قضائياً كاستنجاز مخزن لإيداع ملحقات السفينة وتأجير الحوض لها.
- تعتبر جميع الحقوق السابقة في المرتبة الأولى ولا يقدم أحدها على الآخر، فهي متساوية في المرتبة، فان تعددت اشتركت جميعها بنسبة قيمة كل حق منهم.
 - حقوق امتياز المرتبة الأولى هي الأخيرة من حيث نشأتها باعتبار انها نشأت في اخر ميناء.
 - وضع هذه الحقوق في المرتبة الأولى امر منطقي باعتبار انها تشمل حقوقاً للدولة، وهي حقوق غير تعاقدية، كما ان الامتياز الأول فيها هو سبب حصول باقي المدينين على دينهم.
 - امتيازات المرتبة الثانية:
 - الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة: وهي تشمل الأجور ومصروفات العلاج والترحيل والتعويضات المترتبة على الفصل والتأمينات الاجتماعية وغيرها من الحقوق الناشئة عن عقد العمل.
 - يشمل ذلك الربان والبحارة وغيرهم ممن يعمل في السفينة كالأطباء والخدم والطباخين.
 - يبرر وضع هذه الحقوق في المرتبة الثانية تأكيد المشرع على تمجيده للعمل ورغبته في تمكين الكادحين من الحصول على حقوقهم، وهم أساس قيام السفينة بالملاحة، ويعتبرون في مركز ضعيف مع المالك او المجهز فلا يستطيعون فرض ضمان اتفاقي عليه.

- امتيازات المرتبة الثالثة:

1. المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ: وهو الذي جنب السفينة الهلاك، ومن ثم تقرر حق لمن قام بإنقاذ السفينة ان يتقدم على الدائنين التاليين له في المرتبة.
2. حصة السفينة في الخسارات المشتركة: وهي نتيجة تخلص الربان من بعض البضائع مثلاً لتخفيف الحمولة وتجنبيها الخطر، ومن ثم وجب ان تساهم مع باقي الشاحنين في تعويض أصحاب البضائع المضرورين.

- امتيازات المرتبة الرابعة:

1. التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة: ومحل الامتياز هو السفينة التي تسببت بالتصادم او غيره من الحوادث، ويكون الدائن هو صاحب السفينة التي لحقها الضرر.
2. التعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والبحارة: يستوي ان تكون هذه التعويضات مستحقة لهم او لورثتهم، ولا يشمل هذا الامتياز الاضرار التي تصيب الشاحنين او الغير.
3. التعويضات عن هلاك او تلف البضائع او الامتعة: الهلاك والتلف دون التأخير.

- امتيازات المرتبة الخامسة:

- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة، في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة او متابعة السفر، سواء كان الربان مالك للسفينة او غير مالك لها، وسواء كان الدين مستحقاً له او لمتعهد التوريد ام للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة ام غيرهم من المتعاقدين.

- يشترط في هذا الدين ليحصل على الامتياز التالي:

1. ان يكون الدين ناشئ عن تصرف خارج ميناء التسجيل: باعتبار انه يمكن للربان في موطن السفينة ان يتصل بالمالك او المجهز.
 2. ان تكون هذه التصرفات في حدود سلطات الربان وليست خارجة عنها.
 3. ان تكون هذه التصرفات بسبب حاجة فعلية لصيانة السفينة او متابعة السفر: مثل الوقود ونفقات الإصلاح.
- الحكمة من هذا الامتياز هو ان الربان لن يستطيع الحصول على الائتمان وهو خارج موطن السفينة لو لم يتقرر هذا الامتياز.
 - اثبات الحقوق الممتازة: لا تخضع هذه الحقوق لأي اجراء شكلي او لاي شرط خاص بالإثبات، فالمشرع ربط امتياز الدين بطبيعته لا بأوجه ثبوته.

المطلب الثاني: محل الامتياز 103**1. السفينة واجرة النقل:**

- يتعلق الامتياز بالثروة البحرية ذاتها وليس بذمة المدين سواء كان مالك او مجهز او مستأجر.
- أساس تعلق الامتياز بالثروة البحرية هو تخصيص السفينة لضمان الديون الناتجة عن استغلالها وذلك خلافاً للقواعد العامة.
- الغير يعتمد في تعامله على ضمان السفينة دون اعتبار لشخص المالك.
- إذا كان المتعامل سيء النية أي يعلم ان الذي يتعامل معه "حائز للسفينة غير شرعي" فان المشرع حرم المتعامل سيء النية من ضمان السفينة.
- الامتياز يرد على ذات السفينة التي نشأ الدين بمناسبة استغلالها دون غيرها من السفن التي تكون تابعه لنفس المجهز.
- ينتقل الامتياز في حال تحطم السفينة الى حطامها.
- يرد الامتياز على اجرة النقل "ركاب او بضاعة".
- الامتياز يرد على الأجرة الاجمالية دون خصم مصروفات الملاحة، ويشترط الا تكون الأجرة دخلت في ذمة المجهز بل لا زالت مستحقة له، أي مازالت في ذمة الشاحن او الربان او ممثل المالك، أي اجرة مستحقة وليست مدفوعة، فان هي دخلت في ذمة المجهز انقضى الامتياز الذي كان عليها حيث تفقد ذاتيتها باختلاطها مع أمواله.
- في الفرض الذي يختار فيه المالك تحديد مسؤوليته فإن محل الامتياز يشمل قيمة ما يقابل تحديد مسؤوليته إذا كان مستحق الدفع فقط.
- استثناء مما سبق يترتب امتياز الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة "أصحاب المرتبة الثانية" على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد العمل الواحد.

2. ملحقات السفينة واجرة النقل:

- يعتبر من ملحقات السفينة واجرة النقل التالي:
 - (1) التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الاضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها او عن خسارة اجرة النقل "إذا تم اصلاح السفينة تكون قد استعادت قيمتها".
 - (2) التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن اضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها او عن خسارة اجرة النقل "مثال الخسارات المشتركة التي تسبب اضرار مادية للسفينة "لقاء الصواري لتخفيف وزن السفينة"، "مثال خسارة اجرة النقل: لقاء بعض البضائع التي تكون اجرة نقلها مستحقة عند وصولها".
 - (3) المكافأة المستحقة للمالك عن اعمال المساعدة والإنقاذ بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

- الحكمة من دخول ملحقات السفينة وملحقات الأجرة في محل الامتياز انها تعتبر من الذمة البحرية للمجهز، ويجب كذلك الا تكون قد دخلت في ذمة المالك بان تكون مستحقة الدفع او تكون تحت يد الربان او ممثل المالك.

3. المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز:

- لا يعتبر من ملحقات السفينة واجرة النقل التالي:

(1) اجرة النقل والتعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين "لا يمثل عنصر من عناصر الثروة البحرية، فهو مقابل أقساط التأمين، فضلا عن حاجة المالك له للاستمرار في الاستثمار البحري".

(2) المكافآت والاعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة "لان القصد منها تقوية الاسطول البحري ولا تعتبر من الذمة المالية التي ينصب عليها الامتياز، والقول بغير ذلك يفوت الهدف الذي من اجله تقدم هذه الإعانات والمساعدات.

المطلب الثالث: ترتيب الامتياز 108

1. ديون المرتبة الواحدة: ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة طبقاً لترتيب المراتب الخمس المذكورة سلفاً.

2. اشترك أصحاب المرتبة الواحدة: الديون الواردة في كل بند واحد في مرتبة واحدة.

3. الترتيب العكسي: بالنسبة للمرتبة الثالثة والخامسة، ترتب هذه الديون طبقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها، فتقدم الديون الاحدث من حيث النشأة، وعلّة ذلك ان الدين الأخير هو الذي يرجع له الفضل في انقاذ السفينة او بقائها صالحة للملاحة "وهو استثناء على اشترك أصحاب المرتبة الواحدة البند السابق".

4. ديون الحادث الواحد: تعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة في تاريخ واحد.

5. تقدم ديون الرحلة التالية: تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن اية رحلة الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة، أي تتقدم ديون الرحلة الأخيرة عن ديون الرحلات السابقة، فالأولوية للرحلة الأخيرة ثم التي قبلها ثم التي قبلها وهكذا.

6. شمول الدين لجميع الرحلات: الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتي كلها في مرتبة واحدة مع ديون آخر رحلة ضمناً لحصول الربان والبحارة على حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحري نظراً لأضعف مراكزهم "وهو استثناء على تقدم ديون الرحلة التالية البند السابق".

- يقصد بالرحلة البحرية الواحدة هو:

(1) في أعالي البحار: ذهاب السفينة من ميناء الاستغلال وعودتها وليس ذهابها فقط، فالمقصود رحلة السفينة وليس البضاعة.

(2) في الملاحة الساحلية: هو ما تقوم به السفينة من رحلات خلال تجهيز واحد.

(3) سفن الخطوط البحرية المنتظمة: على خلاف، منهم من يرى انها رحلة الذهاب فقط ومنهم من يرى انها الذهاب والعودة.

(4) سفن الصيد والقطر: تمام المهمة والعودة للميناء.

(5) السفينة الجواله: كل عملية استغلال تعتبر رحلة.

المطلب الرابع: آثار الامتياز 110

1. **التقدم:** أي التقدم على باقي الدائنين العاديين والممتازين التاليين له في المرتبة.
2. **التتبع:** أي تتبع السفينة في أي يد كانت ولا تطبق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

المطلب الخامس: انقضاء الامتياز 110

1. **البيع القضائي:** يترتب على بيع السفينة بواسطة القضاء تطهيرها من كافة التكاليف العينية المثقلة بها بما في ذلك حقوق الامتياز، وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن الناتج عن البيع.
2. **البيع الرضائي:**
 - **الأصل:** لا ينقضي حق الامتياز بالبيع الرضائي.
 - **الاستثناء:** يسقط حق الامتياز بالبيع الرضائي متى اجتمعت الشروط التالية:
 - (1) تسجيل عقد البيع في سجل السفن.
 - (2) النشر بلوحة الإعلانات في مكتب مسح وتسجيل السفن، ويشمل النشر بياناً بحصول البيع والثمن واسم المشتري وموطنه.
 - (3) نشر ملخص العقد في الجريدة الرسمية ومرتين في صحيفة يومية واسعة الانتشار، على ان يكون بين المرة الأولى والثانية ثمانية أيام.
 - إذا اعترض صاحب الامتياز خلال 30 يوم من تاريخ اخر نشر وأعلن كل من البائع والمشتري فان حقه بالامتياز ينتقل للثمن مالم يكن قد دفع.
 - إذا مضت 30 يوم ولم يعترض وسلم الثمن بعدها فان حق الامتياز ينقضي.
 - لا عبرة بقبض الثمن خلال الـ 30 يوم.
3. **التقادم:**
 - **الأصل:** تنقضي حقوق الامتياز بمضي سنة من تاريخ استحقاق الدين.
 - **الاستثناء:** حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد تنقضي بمضي 6 أشهر من تاريخ نشوء الدين.
 - **وقف مدة التقادم:** كأن يمنع صاحب الحق من المطالبة بحقة بسبب مانع كزلزال او غيره، ويعاد استئناف المدة بعد زوال هذا المانع.
 - **انقطاع مدة التقادم:** كأن يقيم صاحب الحق دعوى في المطالبة بحقه، وفي هذه الحالة تنقطع مدة التقادم وتعاد من الصفر.

- امتداد مدة التقادم: تمتد مدة التقادم الى 3 سنوات إذا كانت السفينة خارج المياه الإقليمية الكويتية وتعذر الحجز عليها، ولا يستفيد من هذا الامتداد الا الأشخاص الكويتيون او الذين لهم موطن في الكويت او الأشخاص الذين ينتمون لجنسية دولة تعامل الكويتيين بالمثل.

المبحث الثاني: الرهن البحري 114

- باعتبار ان السفينة مال منقول يوجب خضوعها لأحكام رهن المال المنقول "الرهن الحيازي" مما يحول دون استغلال السفينة من قبل الشركات والمؤسسات الراهنة، كما ان الرهن الحيازي للسفينة يوقع الدائن المرتهن للسفينة "رهنأ حيازياً على فرض انها تخضع لأحكام رهن المنقول" في مشاكل عملية، حيث انه في الغالب لا يملك الخبرة والامكانيات في إدارة السفينة وتشغيلها والمحافظة عليها.
- ما سبق جعل المشرع يعامل السفينة معاملة العقار بالنسبة للرهن، فأجاز رهن السفينة رهنأ رسمياً دون ان يستتبع ذلك نقل حيازة السفينة المرهونة للدائن المرتهن، وتبقى القواعد العامة في رهن العقار رهنأ رسمياً مرجعاً لكل ما خلا قانون التجارة البحرية من حكم خاص له.

المطلب الأول - المطلب الثاني - المطلب الثالث "ملغى 116 - 153".

الفصل الثاني: اشخاص السفينة 154

أشخاص السفينة هم:

1. المالك او المستأجر "المجهز".
2. الأشخاص البحريين "الربان والبحارة واي شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة".
3. الأشخاص البريين "وكيل السفر ووكيل الشحن والمقاول البحري".

الفرع الأول: مالك السفينة 155

1. المجهز المالك:

- يغلب ان يكون المجهز مالكا.
- في السابق كان المالك هو الذي يتولى استغلال السفينة بنفسه ولحسابه.
- إذا كان المالك هو الذي يهيئ السفينة للملاحة البحرية كان هو المجهز.

2. المجهز المستأجر:

- هو الذي يقوم بتهيئة السفينة للملاحة البحرية ولكنه غير مالك لها.
- يعتبر المستأجر مجهز ولو كانت السفينة مجهزة لان المعيار هو بالاستغلال، فمتى كان المستأجر مستغلاً للسفينة كان هو المجهز.
- عرف قانون التجارة البحرية الكويتي المجهز بانه: هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً او مستأجراً لها.
- القرينة القانونية على ان المالك هو المجهز: أورد القانون قرينة قانونية على اعتبار ان المالك هو المجهز، فنص على انه "ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس"، أي ان القرينة هنا بسيطة يمكن اثبات عكسها، وهي مقررة لمصلحة الغير، وللمالك اثبات ان شخصاً اخر هو المجهز.
- اكتساب صفة التاجر للمجهز: نص القانون على انه "يعد عملاً تجارياً جميع الاعمال المتعلقة بالملاحة البحرية، ما دامت السفينة مجهزة للأعمال البحرية التجارية، وعليه يكتسب المجهز صفة التاجر سواء كان المالك ام المستأجر، على انه إذا كانت السفينة مجهزة للصيد او النزهة فلا يكتسب المجهز صفة التاجر بل تضل اعماله مدنية ولو كانت ذات طابع تجاري الهدف منها الربح.

المبحث الأول: مسؤولية مالك السفينة 157

- تقوم مسؤولية المالك باعتباره مجهزاً من خلال عدة مصادر:
- 1. **مسؤولية عقدية:** عن تنفيذ العقود التي يبرمها هو او وكلاؤه او الربان في حدود سلطاته القانونية "يكز لم يتطلب المشرع في العقود التي يبرمها الربان هنا ان تكون خارج الميناء ولازمة للرحلة وليس هنا أي امتياز".
- 2. **مسؤولية تقصيرية:** عن اخطائه الشخصية وعن أخطاء التابعين له من خلال مسؤولية التابع عن اعمال متبوعيه.
- تطبق بشأن المسؤولية القواعد العامة.
- إذا وقعت الأفعال الضارة من المستأجر او تابعيه فلا مجال للرجوع على المالك في هذه الحالة.

المبحث الثاني: تحديد مسؤولية مالك السفينة 158

مبدأ المسؤولية المحدودة واساسه:

- طبقاً للقواعد العامة فانه إذا قامت مسؤولية شخص ما فان مسؤوليته تكون في كل أمواله "جميعها ضامنه للوفاء بديونه".
- مبدأ المسؤولية المحدودة هو أحد المبادئ الخاصة التي يتميز بها القانون البحري.

- لتحديد هذه المسؤولية مبررات عدة هي:

1. رغبة المشرع في التخفيف عن مالك السفينة مقدراً في ذلك ان مخاطر الرحلة البحرية كثيرة وتهدد المالك في جميع أمواله.
2. مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه تقوم على أساس خطأ مفترض من قبل المتبوع وهو التقصير في مراقبة تابعيه، وعملاً من الصعب بل من المستحيل ان يباشر المتبوع "المالك" رقابته المباشرة على الربان والبحارة "التابعين" باعتبار انهم يعملون بعيداً عنه، وباعتبار ان الربان يملك سلطات واسعه في التصرف وعدم اتباع أوامر المالك خاصة في حالة الضرورة.

3. رغبة المشرع في تشجيع رؤوس الأموال على الاستثمار في الاستغلال البحري وما لذلك من فائدة تعود على الدولة من خلال دعم الاسطول البحري وخفض نفقات الشحن ونمو التجارة الدولية.

- تبنى القانون الكويتي فكرة التحديد الجزافي للمسؤولية.

- المطلب الأول: "ملغي 160 - 169"

المطلب الثاني: المسؤولية المحدودة وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية الكويتي 169

أولاً: من يحق له التمسك بتحديد المسؤولية:

- تسري احكام تحديد المسؤولية على كل من:

1. المالك.
2. مجهز السفينة من غير المالك.
3. المستأجر.
4. المجهز المدير.
5. الربان.
6. البحارة.
7. التابعين الآخرين للمالك او المجهز او المستأجر او المجهز المدير، وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم وبذات الشروط التي

تسري على المالك على الا تتجاوز مسؤولية المالك عن الحادث الحدود المبينة في المادة 94 "ملاحظة: دراسة هذه المادة

التي رسمت حدود المسؤولية ملغية".

- إذا أقيمت دعوى على الربان او البحارة جاز لهم التمسك بتحديد مسؤوليتهم ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع الى خطأ شخصي صادر منهم "على عكس المالك، حيث لا يمكنه التمسك بتحديد مسؤوليته متى كان الحادث الذي تسبب بالضرر راجع الى خطأه الشخصي كما سيأتي بيانه".

- إذا كان الربان او البحار في الوقت ذاته مالكاً او مجهزاً او مستأجراً او مجهزاً مديراً فلا يسري عليه الحكم السابق الا في حال كان الخطأ وقع منه بصفته بحار او ربان.

ثانياً: الالتزامات التي يجوز بشأنها التمسك بتحديد المسؤولية:

- نص القانون على هذه الالتزامات على سبيل الحصر وهي:
 1. وفاة او إصابة أي شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله، وكذلك ضياع او تلف أي مال يوجد على السفينة.
 2. وفاة او إصابة أي شخص آخر على البر او في البحر، وكذلك ضياع او تلف أي مال آخر او اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل او خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه.
- يشترط في البند رقم (2) ان يكون الفعل او الخطأ متعلقاً بالملاحة او إدارة السفينة او شحن البضائع او نقلها او تفريغها او بصعود المسافرين او نقلهم او نزولهم.
- إذا كانت مسؤولية المالك في البندين السابقين ناشئة عن التزام عقدي "نقل الأشخاص او البضائع" طبقت قواعد مسؤولية الناقل البحري.
- للمالك تحديد مسؤوليته ولو كان قيام هذه المسؤولية لا يحتاج الى اثبات خطأه او خطأ الأشخاص الذين يسأل عنهم.
- تحديد المسؤولية لا يتقرر بقوة القانون وانما يجب التمسك به ممن له الحق فيه.
- التمسك بتحديد المسؤولية لا يعتبر اقراراً بالمسؤولية.

ثالثاً: الالتزامات التي لا يجوز بشأنها التمسك بتحديد المسؤولية:

- لا يجوز للمالك تحديد مسؤوليته في شأن الديون التالية:
 1. إذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على خطأ شخصي من المالك، فهو في هذه الحالة لا يستحق الرعاية "ركز وفتح مخك قلنا الخطأ المباشر" فلو أصدر المالك امراً الى الربان لفعل شيء وفعل لا يعتبر خطأ شخصي منه.
 2. الالتزامات الناشئة عن المساعدة والإنقاذ "لان هذه الديون تنشأ عن جهود ينبغي ان تعوض كامله".
 3. الالتزامات الناشئة عن المساهمة في الخسارات المشتركة "لأنها تمثل حصة في الشراكات فتظل ناقصة إذا لم تقدم بالكامل".
 4. حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها او يتعلق عمله بخدمتها، وحقوق وراثتهم.
- "ملغي من ص173 الى ص190".

الفرع الثاني: الربان 191**- تعددت تعاريف الربان على الوجه التالي:**

1. هو أحد البحارة ورئيسهم وصاحب السلطة العليا في السفينة وكل من فيها.
2. هو الذي يتولى قيادة السفينة بصفة شرعية، وتكون له السلطة الإدارية والفنية عليها، وهو صاحب الكلمة الأولى في كل ما يتعلق بالسفينة، وهو عميد البحارة من ضباط ومهندسين وملاحين.
3. **تعريف الدكتور:** هو عميد البحارة من ضباط ومهندسين وملاحين، يتولى قيادة السفينة وتكون له السلطة الإدارية والفنية عليها وله مركز قانوني خاص اذ يعتبر ممثلاً قانونياً للمجهز وللسلطة والعامه.
- **البحارة هم:** مجموعة الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة ويقومون على أمور السفينة والركاب او البضائع، وكل منهم يعتبر من رجال البحر.
- يعد الربان واحد من البحارة، فتسري عليه الاحكام التي يخضع لها البحارة مالم يرد في شأنه نص خاص.

المبحث الأول: تعيين الربان وعزله 192**- أولاً: تعيين الربان:**

- المجهز هو من يقوم بتعيين الربان "قاعدة أمرة لا يجوز مخالفتها".
- يعد عقد تعيين الربان عقداً تجارياً من جهة المجهز متى كانت السفينة معدة للنقل، ويعد عقداً مدنياً من جهة الربان أي انه عقد مختلط، "الدكتور يرى انه تجاري من الجهتين وذلك بالرجوع الى المادة 6 من قانون التجارة".
- إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ فان مدير الشيوخ هو الذي يتولى تعيين الربان، فان لم يكن هناك مدير للشيوخ عين بقرار من الأغلبية.

- ثانياً: عزل الربان:

- يختص المجهز بعزل الربان دون غيره "قاعدة أمرة لا يجوز مخالفتها".
- الحكمة من قصر العزل على المجهز هي ان الربان يعمل في بيئة بعيدة عن المجهز بعيداً عن رقابته ويمكن ان تترتب على أفعال الربان مسؤولية كبيرة يتحملها المجهز، ومن ثم وجب تمكينه من التخلص من ارتباطه بالربان متى فقد ثقته فيه في أي لحظة.
- للربان المعزول الحق في التعويض وفق القواعد العامة وذلك في حال تم العزل في وقت غير مناسب او دون مبرر او كان العزل تعسفياً.

المبحث الثاني: اختصاصات الربان 193المطلب الأول: اختصاصات الربان بوصفه ممثلاً للسلطة العامة 193

- لما كانت السفينة في البحر بعيدة عن سلطات الدولة فان الربان يمثل الدولة التي تحمل علمها.
- **أولاً: سلطة التحقيق:**
- تخول هذه السلطة للربان "إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة" التالي:
 1. جمع التحريات اللازمة.
 2. الامر بالقبض على المتهم عند الاقتضاء.
 3. تفتيش المسافرين والبحارة.
 4. اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في اثبات الجريمة.
- متى ارتكبت الجريمة في أعالي البحار طبق قانون العلم واختصت محاكم العلم بالواقعة.
- متى ارتكبت الجريمة في المياه الاقليمية لدولة أخرى غير دولة العلم اختص قضاء دولة العلم بصفه احتياطية "أي إذا لم يقاضى من قبل القضاء الأجنبي".
- **ثانياً: سلطة التأديب:**
- يعد الربان مسؤول عن المحافظة على النظام في السفينة، وله توقيع العقوبات التأديبية طبقاً للقانون الخاص بذلك وهو القانون رقم 31 لسنة 1980.
- للربان اتخاذ كافة وسائل القوة للحفاظ على المسافرين والبضائع وسلامة الرحلة.
- للربان في المحافظة على النظام داخل السفينة الاستعانة بالمسافرين او الإدارة البحرية او القنصل في الخارج.
- يختص الربان بتوقيع الجزاءات على البحارة إذا ارتكب أحد منهم مخالفة منصوص عليها في القانون، متى كانت السفينة في عرض البحر او في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي كويتي.
- يختص الربان بتوقيع الجزاءات على المسافر الذي لا يلتزم للتدابير التي يأمر بها الربان او يخالف أوامر الضباط او يحدث اضطراباً بالسفينة او يتلف ادواتها.
- تنفيذ سلطة الربان بالقيود التالية:
 1. لا تكون له السلطة الا إذا كان في عرض البحر او في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي للكويت "إذا كانت السفينة في ميناء كويتي او في ميناء أجنبي في دولة يوجد بها تمثيل قنصلي للكويت فان الربان لا يختص بتوقيع الجزاءات".
 2. يجب اجراء تحقيق تسمع فيه اقوال صاحب الشأن واقوال الشهود والنفي وتحرير محضر بأقوالهم قبل توقيع أي جزاء.

3. ينتهي الجزاء الموقع على البحار او المسافرين بـ:

(1) انتهاء الرحلة.

(2) وصول السفينة الى ميناء تسجيلها.

(3) وصول المعاقب الى وجهته.

- **ثالثاً: سلطة التوثيق:**

- يتولى الربان وفق هذه السلطة التالي:

1. قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة واثبات ذلك في دفتر السفينة.

2. تبليغ قنصل الكويت في اول ميناء ترسو فيه السفينة عن هذه الوقائع.

3. تبليغ السلطات الإدارية المختصة في الكويت عند العودة اليها.

- يندرج في ذلك العقود التي تشترط فيها الرسمية كالهبة والوصية.

- للربان سلطة ابرام عقود الزواج.

- تعتبر المحررات الصادرة منه في ذلك كأنها صادرة من موظف رسمي.

- كل ما سبق مرهون بوجود السفينة في عرض البحر او في ميناء لا يوجد به تمثيل قنصلي لدولة الكويت.

- **اخيراً:** فان قيام الربان بالسلطات سالفه الذكر لا يجعل منه موظفاً عاماً، كل ما هنالك ان المشرع أعطاه هذه السلطات

والاختصاصات العامة لظروف الرحلة البحرية التي يتعذر معها اخضاع السفينة لاي سلطة أخرى غير سلطة الربان،

ولا اعتبارات العلم ايضاً.

المطلب الثاني: اختصاصات الربان بوصفه ممثلاً وتابعاً للمجهز 193

- **أولاً: الاختصاصات الفنية:**

- اتخاذ ما يلزم فنياً لتهيئة الظروف المناسبة لإتمام رحلة السفينة.

- على الربان وحده القيام بقيادة السفينة وإدارة الرحلة، وينوبه الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة في حالة وفاته او غيابه

او وجود مانع آخر.

- على الربان مراعات الأصول الفنية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري في قيادة السفينة.

- على الربان المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة وكفاية المئون وما يلزم خلال الرحلة.

- لا يجوز للربان التخلي عن قيادة السفينة لحين وصولها لميناء مأمون.

- على الربان احترام خطوط الملاحة واشتراطات الشحن واتخاذ ما يلزم لتفادي الكوارث البحرية على ضوء إرشادات

الأرصاد الجوية.

- على الربان ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الميناء او المراسي او الانهار او خروجها منها وفي جميع الأحوال التي تتعرض الملاحة لعقبات خاصة ولو كان ملزماً بالاستعانة بالإرشاد.
- للربان اتخاذ أي قرار تستلزمه ظروف الرحلة ولو تعارض ذلك مع تعليمات المجهز.
- على الربان مراعات بعض الأعراف والقواعد الأخلاقية التي تبناها القانون ونص عليها، ومن أمثلتها ان يكون الربان آخر من يغادر السفينة في حالة الغرق "انطرنى"، وقد نص قانون التجارة البحري على ذلك في المادة 100 منه على انه "لا يجوز للربان ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق، وبعد اخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود واوراق السفينة واثمان البضائع إذا تيسر ذلك".

- ثانياً: الاختصاصات الإدارية:

1. الكشف عن السفينة قبل الرحلة: الزم القانون كل سفينة ان تحصل على ترخيص الملاحة وعلى شهادات السلامة وخطوط الشحن قبل ان تسير في البحر، ولا يجوز لاي سفينة ان تبحر من موانئ الكويت او ان تمر في مياهها الإقليمية الا إذا توافرت فيها شروط السلامة، وهذه المستندات لا تمنح الا بعد معاينة السفينة والتحقق من صلاحيتها بمعرفة الإدارة البحرية المختصة.

2. التزامات الربان اثناء الرحلة البحرية:

(1) امساك دفتر السفينة: يجب على الربان ان يمسك دفترًا للسفينة، ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من

الإدارة البحرية المختصة، ويذكر في الدفتر التالي:

- الحوادث والقرارات التي تتخذ خلال الرحلة.
- حالة الجو والبحر.
- قائمة الإيرادات والمصروفات.
- الجرائم التي تقع على ظهر السفينة والجزاءات التأديبية.
- المواليد والوفيات التي تقع على ظهر السفينة.
- بيان سبب انحراف الربان عن خط سيره.
- كافة الإجراءات التي يتخذها الربان اثناء السفر بالتشاور مع ضباطه البحريين.
- جميع البيانات السابقة وردت على سبيل المثال.

- على الربان خلال 24 ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود ان يقدم دفتر السفينة الى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير خارج الكويت من السلطة المحلية المختصة.

- يعتبر الدفتر حجة بما ورد فيه من بيانات حتى يثبت عكسه.

- على الربان مسك دفتر خاص بحالات المحرك في السفن ذات المحرك.

(2) الاحتفاظ بأوراق السفينة: يجب على الربان الاحتفاظ في السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة.

(3) الالتزام بالبقاء في السفينة: على الربان البقاء في السفينة من مغادرتها الميناء لحين الوصول لميناء مأمون.

- ليس للربان الدفع بعدم التنفيذ بعد بدأ الرحلة.
- لو عزل الربان اثناء الرحلة فانه يستمر في القيادة لحين وصول السفينة لميناء مأمون.
- لا يغادر ولا يأمر بترك السفينة الا في حالة الخطر المحقق وبعد اخذ رأي الضباط ان كان هناك متسع من الوقت، والرأي غير ملزم له، وعليه انقاذ النقود واثمان البضائع ان أمكن.

3. التزامات الربان عند وصول السفينة:

(1) الاستعانة بمرشد: يلتزم الربان عند دخوله أحد الموانئ الكويتية في الاستعانة بمرشد.

(2) بيان الحالة الصحية للسفينة: يلزم توافر خدمات طبية وصحية في السفينة وفقاً للقرار الذي يصدر بذلك من الوزير المختص.

(3) تقديم التقرير البحري:

- على الربان خلال 24 ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او الميناء الذي رست فيه اختيارياً او اضطرارياً، ان يقدم دفتر السفينة الى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليها ويكون التأشير عليها خارج الكويت من قبل الإدارة المحلية المختصة.

- إذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او الأشخاص او الشحنة وجب على الربان كتابة تقرير بذلك "لا يغني تدوين هذه الاحداث في دفتر السفينة عن كتابة التقرير"، ويقدم التقرير خلال 24 ساعة من وصول السفينة للإدارة البحرية المختصة وفي خارج الكويت يسلم للنفصلية فان لم توجد سلم للإدارة البحرية المحلية.

- على السلطة التي تسلمت التقرير احواله للمحكمة المختصة بأسرع وقت والتي تباشر بدورها التحقيق في الحادثة.

- إذا تم التحقيق أعتبر التقرير حجة بما جاء فيه.

- إذا غرقت السفينة ونجى الربان وحدة فان التحقيق يتعذر في هذه الحالة فلا يكون للتقرير أي حجية.

- لا يجوز للربان مباشرة افراغ السفينة قبل تقديم التقرير البحري المذكور "يستثنى من ذلك حالة الضرورة".

- ثالثاً: الاختصاصات التجارية:

- على الربان ان يبرم العقود لإدارة السفينة وتمثيل المجهز امام القضاء، وتصرف اثار هذه التصرفات للمجهز ولو كان التصرف باسمه.

- أي تحديد على هذه النيابة لا يحتج به امام الغير حسن النية.

- عند تواجد السفينة في محل إقامة المجهز او وكيله فان سلطات الربان تضيق فلا تثبت له صفة الوكيل القانوني.
- يظل المجهز مسؤولاً امام الغير حسن النية الذي تعامل مع الربان وهو لا يعلم بوجود المجهز او وكالة في نفس المكان.
- يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة والإصلاحات البسيطة واستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد به المجهز او وكالة.
- على الربان ان يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه ان يخطره وفقاً للعرف بكل امر خاص بالسفينة او الشحنة، على ان سلطات الربان التجارية تتسع في حال الضرورة اثناء الرحلة.
- على الربان اخطار المجهز إذا كان بصدد القيام بأمر غير عادي.
- لا يجوز للربان شحن البضائع على السفينة الا بإذن المجهز او ان يقضي عرف بذلك.
- في حال تقييد سلطات الربان التجارية فان هذا التقييد لا يسري في مواجهة الغير حسن النية.
- لا يجوز الاتفاق على تقييد سلطة الربان الفنية او التضيق منها على خلاف الوظيفة التجارية التي يجوز تقييدها وتوسيعها.
- **المبحث الثالث: المركز القانوني للربان "ملغى ص205 – 208"**

المبحث الرابع: مسؤولية الربان 209

- **أولاً: المسؤولية المدنية للربان:**
- تجاه المجهز مسؤولية عقدية، وتجاه الغير مسؤولية تقصيرية.
- إذا كان الربان هو المالك فانه يسأل باعتباره حارس للأشياء.
- يسأل المجهز عن اعمال الربان استناداً الى قواعد مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه، وله الرجوع على الربان.
- لا يسأل الربان عن اخطائه الناتجة عن تنفيذ أوامر المجهز متى كانت هذه الأوامر لا تدخل في نطاق وظيفته الفنية.
- لا يسأل الربان عن أفعال البحارة بناء على مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه لأنهم ليسوا تابعين له، ومع ذلك يسأل إذا كان خطأ البحارة يرجع الى تقصيره في اختيارهم او خطئه في الاشراف عليهم بناء على الخطأ الشخصي.
- لا يسأل الربان عن اعمال المسافرين الا إذا ثبت تقصيره في الاشراف والرقابة عليهم.
- **حدود مسؤولية الربان:** هي ذات حدود مسؤولية المجهز التي سبق شرحها.
- **ثانياً: المسؤولية التأديبية والجنائية:**
- **المسؤولية التأديبية:** يعاقب الربان بأحد العقوبات التالية:
 1. الحرمان من العمل بالسفن لمدة لا تزيد على ستة أشهر.
 2. تأخير الأقدمية.
 3. تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة.

- تتم محاكمة الربان امام مجلس تأديب يشكل من وزير المواصلات بعد عمل تحقيق تسمع فيه أقواله واقوال الشهود، وينتدب محقق من وزارة المواصلات لا تقل درجته عن درجة ربان، فان لم يحظر الربان او وكالة جاز للمجلس اصدار قراره بغيبته، وللربان الطعن بالمعارضة خلال 15 يوم من تاريخ إعلانه، وينظر المعارضة ذات المجلس، فان لم يحضر الربان او وكالة اعتبر الطعن كأن لم يكن.
- تكون قرارات المجلس نهائية سواء الحضورى او الغيابى منها، ولا يجوز إعادة النظر فيها الا عن طريق التماس إعادة النظر إذا ظهرت وقائع جديدة، ويكون بطلب خلال 30 يوم من ظهور هذه الوقائع الجديدة.
- **المسؤولية الجنائية:** تختلف العقوبات على حسب الفعل:
 1. إذا امر الربان بشيء او اذن او تسامح في شيء فيه إساءة لاستعمال سلطته او استعمال القوة او امر باستخدامها او تركها تستخدم نحو شخص مسافر على السفينة يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار او بإحدى هاتين العقوبتين.
 2. إذا ترك الربان أحد البحارة مريضاً او جريحاً دون ان يوفر له وسائل العلاج والترحيل يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار او بإحدى هاتين العقوبتين.
 3. إذا نقض عقد تعيينه وترك السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى في عرض البحر يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين.
- تختص المحكمة التي يقع في دائرتها الميناء الذي تم فيه تسجيل السفينة بالنظر في الجرائم المنصوص عليها في القانون.

الفرع الثالث: البحارة 213

- يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة.
- يشمل تعبير البحارة كل من الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقومون على خدمة السفينة.
- تسري على الربان جميع الاحكام التي تسري على البحارة مالم يرد نص خاص بشأنه.
- يرتبط البحارة جميعاً مع المجهز بعقد عمل بحري.
- المركز القانوني للربان محل خلاف اذ انه لا يسلم بأنه يرتبط بعقد عمل على السفينة شأنه في ذلك شأن البحارة.

المبحث الأول: المقصود بالبحارة 214

- التعاريف الواردة في المادة 1 من القانون رقم 30 لسنة 1980:
 1. **الربان:** أي شخص يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها.
 2. **ضباط الملاحة:** أي شخص من غير المرشدين يتولى فعلاً تسيير السفينة أو مناوراتها ويكون مسئولاً عن النوبة.

3. **كبير المهندسين:** أي شخص مسئول بصفة دائمة عن إدارة القوى الميكانيكية المحركة للسفينة.
 4. **المهندس:** أي شخص يتولى فعلا إدارة آلات السفينة ويكون مسئولا عن النوبة.
 5. **البحار:** كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة.
- نصت المادة 113 من قانون التجارة البحرية على انه "يجب ان تكون كل سفينة مزودة بعدد كافي من البحارة الاكفاء، ويحدد القانون واللوائح والاتفاقيات الدولية والعرف البحري ... وعددهم ومؤهلاتهم التي يجب توافرها فيهم".
 - يلحق في ضباط الملاحة ويأخذ حكمهم طبيب السفينة وضابط اللاسلكي والضابط الإداري والملاحون المتخصصون لمساعدة الضباط والمهندسين كالميكانيكيين والطهارة ورئيس الخدم وخدم المطاعم والغرف.
 - **الشروط الواجب توافرها في البحارة:**
 - نصت المادة الثانية من القانون بمرسوم رقم 30 لسنة 1980 على "لا يجوز أن يتولى أي شخص من الأشخاص المبينين في المادة السابقة "المادة 1" عمله على السفينة إلا إذا كان يحمل الشهادة أو المؤهل المناسب الذي يعتمده مكتب مسح وتسجيل السفن".
 - تتعلق الشروط بالمؤهلات الفنية والكفاية العددية وبالجنسية والجواز البحري.
 - اعطى القانون للإدارة البحرية المختصة في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن الكويتية والأجنبية التي تمر او توجد في المياه الإقليمية الكويتية للتحقق من توافر الشروط في البحارة.
 - لا يجوز لمن يتمتعون بجنسية الكويت ان يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الإدارة البحرية المختصة.
 - قصر القانون العمل في السفن التي تقوم بالملاحة الساحلية والصيد والقطر والإرشاد بالكويتيين فقط، واجاز استخدام الأجانب بترخيص خاص.
 - متى تمت الاستعانة بالأجانب على السفن الكويتية فان القانون استلزم تخصيص نسبة معينة من عدد البحارة الكويتيين الذين يعملون بها، ويحدد هذه النسبة قرار من الوزير المختص.
 - **نص المادة 3 من مرسوم بقانون رقم 30 لسنة 1980:** كل سفينة كويتية تزيد حمولتها الاجمالية عن مائة وخمسين طنا يجب أن تكون مزودة عند إبحارها بالعدد الكافي من الرجال الأكفاء. وبوجه خاص يجب أن تكون مزودة بالأشخاص التاليين ممن يحملون الشهادات المناسبة لعلمهم والمعتمدة من مكتب مسح وتسجيل السفن:
 1. ربان.
 2. اثنين على الأقل من ضباط الملاحة على ألا تقل شهادة أحدهما عن ضابط ملاحه اول.
 3. اثنين من المهندسين البحريين على ألا تقل شهادة أحدهما عن كبير مهندسين.

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

- **نص المادة الرابعة من قانون رقم 30 لسنة 1980:** يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة شهور وبغرامة لا تتجاوز ألفي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين:

1. كل من يخالف حكم المادة الثانية من هذا القانون أو يتوصل بطريق الغش أو باستعمال أوراق مزوره إلى شغل وظيفة ربان أو ضابط ملاح أو مهندس بحري.

2. كل مالك أو مهندس سفينة يخالف حكم المادة الثالثة من هذا القانون.

- لاحظ انه إذا شغل وظيفة كبير المهندسين بالغش أو التزوير فلا تنطبق المادة.

- لاحظ ان المادة لم تميز بين حسن وسيء النية.

المبحث الثاني: عقد العمل البحري 217

- يعرف عقد العمل البحري بأنه: العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل اجر تحت اشراف مهندس او ربان.

- يستوي ان تكون السفينة سفينة صيد او تجارة او نزهة.

- لا يشترط ان يتصل العمل بالملاحة البحرية ذاتها، فالطبيب والخدم الذين يعملون على ظهر السفينة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري.

- لا ينطبق عقد العمل البحري على الأشخاص الذين يعملون بالموانئ وشحن السفن وتفريغها واصلاحها وغير ذلك لأنهم لا يعملون تحت إدارة الربان.

- النصوص القانونية المطبقة على عقد العمل البحري:

- استثنى قانون العمل في القطاع الأهلي من نطاق تطبيقه عمال البحر.

- تم تنظيم عقد العمل في قانون التجارة البحرية تحت عنوان "البحارة وتنظيم العمل البحري".

- تسري على عقد العمل البحري الاحكام الواردة في قانون العمل في القطاع الأهلي وقانون التأمينات الاجتماعية فيما لم يرد بشأنه نص في قانون التجارة البحرية "الشريعة العامة".

- إذاً فان نصوص قانون التجارة البحرية تكون واجبة التطبيق اولاً على عقد العمل البحري، فان خلت من حكم سرت الاحكام الواردة في قانون العمل الأهلي وقانون التأمينات الاجتماعية، ومنه يحصل العمال البحريون على المزايا والحقوق المنصوص عليها في القانونين دون قانون التجارة البحرية.

- يعتبر عقد العمل البحري تجارياً بالنسبة للمجهز "متى كانت السفينة تعمل في النقل" ومدنياً بالنسبة الى البحار.

- نطاق تطبيق احكام عقد العمل البحري:

1. تطبق على الذين يعملون على ظهر السفينة أيا كان غرض الملاحة البحرية نقلاً ام صيداً ام نزهة "يستثنى منهم من يعمل على ظهر سفينة عامة".
 2. يقتصر تطبيق احكام عقد العمل البحري على السفن التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر.
 3. يقتصر تطبيق احكام عقد العمل البحري على سفن الملاحة البحرية دون النهرية والداخلية.
 4. يقتصر تطبيق احكام عقد العمل البحري على السفن الكويتية ولو كان بحارتها من الأجانب، ولا يسري على السفن الأجنبية ولو كان بحارتها من الكويتيين "أي العبارة بجنسية السفينة".
- **جزاء مخالفة احكام عقد العمل البحري:** لم ترد الجزاءات الجنائية في حال مخالفة المجهز لأحكام عقد العمل البحري، ولكنها وردت في قانونين مختلفين هما:

1. المادة 7 من قانون رقم 29 / 1980 في شأن الجواز البحري.
2. المادة 4 من قانون رقم 30 / 1980 في شأن الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية.

المطلب الأول: تكوين عقد العمل البحري 220

- عقد العمل البحري هو عقد رضائي.
- تلزم الكتابة لإثباته في مواجهة البحار "شرط اثبات وليست شرط صحة"، اما إذا كان من يريد الاثبات هو البحار فانه يحق له الاثبات بكافة طرق الاثبات.
- يعتبر تقييد المجهز في اثبات عقد العمل البحري بالكتابة خروجاً على القواعد العامة في قانون التجارة التي نصت على "إذا كان العقد تجارياً بالنسبة الى أحد العاقدين دون الآخر سرت احكام قانون التجارة.. الخ"، ومن المعلوم ان الاثبات في المواد التجارية هو اثبات حر.
- يحرر عقد العمل من ثلاثة نسخ، أحدها لرب العمل والثانية للبحار والثالثة تودع في الإدارة البحرية المختصة.
- إذا كان عقد العمل مشتركاً فان رب العمل يحتفظ بنسخة البحار لدية، وللبحار الحصول على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات.

- البيانات الواجب توافرها في عقد العمل البحري:

1. تاريخ ومكان ابرام العقد.
2. مدة العقد.
3. اسم البحار وسنة وجنسيته وموطنه.
4. نوع العمل الذي يلتزم البحار بأدائه.

5. اجر العامل وكيفية تحديده وزمان ومكان دفعه.
 6. رقم وتاريخ اصدار الجواز البحري.
 7. إذا كان العقد لرحلة واحدة وجب ذكر تاريخ وميناء بدء الرحلة وميناء انتهائها.
- لا يترتب على اغفال هذه البيانات البطلان ولكن لا يستطيع العقد ان يؤدي وظيفته في الاثبات الا بقدر ما يشتمل عليه من بيانات، واخيراً يلتزم رب العمل بتسليم العامل ايصالاً بما قد اودعه من أوراق.

المطلب الثاني: آثار عقد العمل البحري 222

- أولاً: التزامات البحار:
1. الالتزام بأداء العمل المتفق عليه:
 - يلتزم البحار بالقيام بالعمل المتفق عليه تحت اشراف الربان وادارته.
 - على البحار القيام بالعمل بنفسه "يجوز ان يعهد البحار لغيره بالقيام بعمله في حالة الضرورة".
 - على البحار ان يبذل في أداء عمله عناية الشخص المعتاد.
 - أغفل القانون بيان ساعات العمل اليومي والراحات اليومية والاسبوعية والاجازات السنوية.
 - للمجهز عزل البحار متى قصر في أداء العمل ومطالبته بالتعويض عن الاضرار، فضلاً عن الجزاءات الجنائية والإدارية.
 - لا يجوز للبحار شحن أي بضاعة في السفينة لحسابه الخاص الا بعد اذن من رب العمل "إذا خالف التزم بدفع اجرة مقابل النقل وللربان الامر بإلقائها بحراً إذا كانت تهدد سلامة السفينة"، فضلاً عن التعويض ان كان له مقتضى، ولا يدخل في الخسارات المشتركة الهلاك الذي يلحق البضائع المشحونة بغير علم الربان.
 2. الالتزام بالطاعة وحسن السلوك:
 - لا يحق للبحار رفض الأوامر الصادرة له فيما يتعلق بسير العمل على السفينة او المحافظة على النظام فيها والا تعرض للعقوبة التأديبية.
 - عدم جواز رفض الأوامر مرهون في ان تكون الأوامر الصادرة له من المجهز او الربان لا تتنافى مع احكام عقد العمل البحري او النظام العام والآداب وعدم تعريض حياة البحارة للخطر.
 - لا يجوز للبحار مغادرة السفينة الا بإذن.
 - يلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والأشخاص والشحنة، وله في ذلك الحصول على مكافأة عن كل ساعة إضافية بما يعادل النسبة المقررة للأجر الإضافي في قانون العمل بالقطاع الأهلي وذلك أياً كان عدد الساعات الإضافية.

- ثانياً: التزامات المجهز:
- 1. الالتزام بدفع الأجرة:
 - دفع الاجرة المتفق عليها هو اهم التزام على المجهز.
 - يلتزم رب العمل بدفع الأجور في المكان والزمان المتفق عليه او الذي يقضي به العرف البحري.
 - للبحار خلافاً للأجرة كمكافأة في حال انقضاء السفينة والبضائع.
 - إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع اجره الأصلي "جوازي لرب العمل"، ويجب ان تذكر هذه السلفة في دفتر البحارة او دفتر اليومية، ويجوز أدائها لأسرة البحار بتفويض من البحار، ولا يجوز استرداد هذه السلفة في حالة انتهاء العقد لأي سبب كان ما لم يتفق على خلاف ذلك.
 - تتعلق باجر البحار فكرتان هما:
 - (1) الفكرة الأولى "التقليدية": يعتبر البحار شريكاً في مخاطر الرحلة ومن ثم يكون للمخاطر البحرية أثر على اجره.
 - (2) الفكرة الثانية "حماية الملاح": أي احاطته بضمانات خاصة لاستيفاء اجره.
 - بند رقم 224 ملغي ص225 - ص232.
- 2. الالتزام بايواء البحار واطعامه: يلتزم رب العمل اثناء السفر بغذاء البحار واقامته في السفينة دون مقابل، ولا يجوز تقديم بدل نقدي عنه، ويعاقب رب العمل المخالف لذلك بالحبس مدة لا تتجاوز شهراً والغرامة التي لا تتجاوز ألف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين.
- 3. الالتزام بعلاج البحار: يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا صيب بجرح او مرض وهو في خدمة السفينة ولو لم يكن رب العمل مخطأ ولو كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة، فالضمان يقوم على أساس فكرة مخاطر المهنة.
 - بند رقم 238 ملغي ص233 - ص235.
- 4. الالتزام بالتأمين على البحارة: يجب على رب العمل التأمين على البحارة، وهذا الالتزام لم يرد في قانون التجارة البحرية وانما ورد في قانون العمل في القطاع الأهلي.
- 5. الالتزام بالترحيل:
 - ماهية الالتزام: إعادة الملاح الى الميناء الذي استخدم فيه "أي ابرم فيه عقد العمل البحري"، أي لا يعني الالتزام بالترحيل إعادة البحار الى موطنه.
 - أساس الالتزام: يقوم على اعتبار انساني، حيث يجب تعريض البحار للبطالة في بلد أجنبي.
 - البند رقم 244 ملغي ص236 - 237

المطلب الثالث: انقضاء عقد العمل البحري 237

- ينقضي عقد العمل البحري بالأسباب العامة لانقضاء العقود "انتهاء المدة، وفاة البحار او عجزه او مرضه" ويخضع لأسباب خاصة ايضاً.
- 1. **العقد محدد المدة:** الأصل ان ينتهي بنهاية مدته، ولكن إذا انتهى العقد اثناء الرحلة امتد بحكم القانون حتى نهايتها، وإذا مرت السفينة بالميناء الذي يجب إعادة البحار اليه امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء.
- 2. **العقد على أساس الرحلة:** إذا كان العقد مبرم على أساس الرحلة فانه ينتهي بنهايتها او الغائها قبل السفر او عدم مواصلتها بسبب أجنبي عن رب العمل.
- 3. **هلاك السفينة:** يجوز لرب العمل انهاء عقد العمل البحري دون اخطار سابق إذا غرقت او صودرت او فقدت او أصبحت غير صالحه للملاحة، وثبت ان ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعل البحارة او تقصيرهم في انقاذ السفينة او الحطام او المسافرين او الشحنة.
- 4. **فصل البحار:** اذا فصل البحار فلا يجوز للربان الزامه بترك السفينة اذا كانت في ميناء اجنبي الا باذن من القنصل الكويتي او السلطة المحلية عند عدم وجوده مالم يكن هذا الميناء هو الميناء الذي عين فيه هذا البحار، ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه واسبابه في دفتر السفينة والا اعتبر الفصل غير مشروع، ويرجع لقواعد قانون العمل في القطاع الأهلي لمعرفة الأسباب الموجبة للفصل وهي الأفعال التي تؤدي الى الاخلال بالأمن والنظام والتأديب، اما الأفعال التي رصد لها القانون جزاء تأديبياً فلا يمكن الفصل بشأنها، وللربان الفصل بصفته نائب عن المجهز "لا يجوز فصل الربان وانما يجوز عزله".
- 5. **وفاة البحار:** ينقضي العقد بدهاة بوفاة البحار.
- **تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري:**
- تتقادم جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري خلال سنة من تاريخ انتهاء العقد.
- يشمل ذلك جميع الدعاوى التي يوجهها البحار الى رب العمل والدعاوى التي يوجهها رب العمل الى البحار.
- **الفرع الرابع: الارشاد البحري "ملغي 240 – 248"**

الفرع الخامس: الأشخاص البريون 249

- أورد قانون التجارة البحري حكماً عاماً ينطبق على كافة الوكلاء والمقاولين البحريين في المادة 144 التي نصت على انه "تسري على مقاول الشحن والتفريغ ووكيل السفينة ووكيل الحمولة فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم احكام تحديد المسؤولية واحكام التقادم المقررة بالنسبة للناقل البحري".
- تحديد المسؤولية يتعلق فقط بالمسؤولية العقدية وحدها دون المسؤولية التقصيرية عن الاخطار التي تلحق بالغير.

- **الأشخاص البريون هم:**

1. وكيل السفينة "الاصح وكيل المجهز".
2. وكيل الحمولة "الاصح وكيل صاحب الشأن في البضاعة".
3. المقاول البحري.
4. السمسار البحري.
5. وكيل العبور.

المبحث الأول: وكيل "أمين" السفينة 250

- **التعريف بوكيل السفينة:** هو شخص يختاره المجهز ليتواجد في الموانئ التي تمر عليها السفينة ليتولى عنه وعن الربان القيام بوظيفة الربان التجارية المتعلقة بتسليم البضائع وتحصيل الأجرة.
- يقوم وكيل السفينة باستلام البضائع وتسليمها لذوي الشأن عند الوصول وتحصيل اجرة النقل.
- يجوز ان يعهد اليه بالأعمال المعتادة المتعلقة بحاجة السفينة والرحلة التي يقوم بها بالربان، وفي هذه الحالة فان هذه الاعمال تكون ديون ممتازة في المرتبة الخامسة.
- قد يكون هناك أكثر من وكيل للسفينة في نفس الوقت.
- حصر المشرع مزاوله اعمال وكالة السفن على من كان متمتعاً بالجنسية الكويتية ومقيداً في السجل، ويعاقب بالحبسة مدة لا تزيد على شهرين والغرامة التي لا تجاوز الف دينار او بإحدى هاتين العقوبتين كل من يزاول اعمال وكالة السفن او يعلن بأي وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بهذه الاعمال دون ان يكون اسمه مقيداً في بالسجل، ويعاقب بذات العقوبة كل من يقدم عمداً لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها في السجل.
- يكفي ان تثبت صفة الوكيل البحري للسفينة طبقاً للقواعد العامة حتى يكون لأصحاب الشأن في البضاعة الحق في اختصاصه بكونه ممثلاً للناقل ولا يغير من ذلك عدم ادراج اسمه في السجل.
- **التزام وكيل السفينة:** يجب على وكيل السفينة ان يودع أحد البنوك الكويتية وديعة نقدية او كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الاحكام القضائية التي تصدر على موكله.
- **مسؤولية وكيل السفينة:** المادة 137، يسأل وكيل السفينة امام المجهز مسؤولية الوكيل بأجر، ولا يسأل قبل الشاحنين او المرسل إليهم الا في حالة خطأ الشخصي.
- **البند رقم 258 ملغي "253 - 258"**

المبحث الثاني: وكيل الشحنة "أمين الحمولة" 258

- **التعريف بوكيل الشحنة:** هو شخص يعهد اليه صاحب البضاعة المنقولة بتسليمها من الربان او من وكيل السفينة ودفع اجرة نقلها والمحافظة عليها حتى يتقدم هو ليستلمها عنه، وقد نصت المادة 140 بحري على انه "ينوب وكيل الحمولة عن أصحاب الشأن في البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع الأجرة المستحقة عنها".
- **الحكمة من وكيل الشحنة:** قد لا تكون لدى المرسل اليه الخبرة اللازمة لاستلام البضاعة ومعاينتها والكشف عما قد يعترضها من هلاك او تلف او عجز واتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ حقوقه فيلجأ الى وكيل الشحنة باعتباره شخصاً متخصصاً يتولى عنه هذه المهمة.
- **مدى جواز اتحاد وكيل الشحنة ووكيل السفينة في شخص واحد:** جرى العرف على جواز ان يكون وكيل السفينة ووكيل الشحنة شخصاً واحداً على الرغم من مخالفة ذلك للقواعد العامة بشأن الوكالة التي تقضي بعدم جواز ان ينوب شخص عن شخصين تتعارض مصالحهما، ويتحقق التعارض متى وصلت البضاعة لوجهتها وكان بها نقص او تلف، فيقع على وكيل الشحنة التزام بإقامة الدعوى على الناقل الذي يمثله هو باعتباره وكيل السفينة، وقد استثنت المادة 62 مدني ما جرت به المعاملات التجارية من قاعدة عدم جواز نيابة شخص عن شخصين تتعارض مصالحهما، وفي هذه الحالة يتعين على وكيل الشحنة ان يوجه تحفظاته "بشأن ما أصاب البضاعة من تلف او نقص" الى الناقل شخصياً.
- **التمييز بين الصفة في حال كان وكيل الشحنة هو وكيل السفينة:** الراجح انه قبل تسلم البضاعة هو وكيل السفينة، وبعد تسلمها هو وكيل الشحنة.
- **اختيار وكيل الشحنة:** الأصل ان المرسل اليه هو من يختار وكيل الشحنة، واستثناء يقوم المجهز او الربان بالاختيار في حالتين هما:
 1. إذا تضمن سند الشحن نصاً يخول المجهز اختيار وكيل الشحنة وهو ما يحدث إذا كانت البضاعة مرسلة الى أكثر من شخص.
 2. إذا تضمن سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع والذي بموجبه يقوم الربان بتفريغ البضائع على الرصيف دون انتظار حضور المرسل اليه او من ينوبه.
- **المركز القانوني لوكيل الشحنة "ملغي 260"، مسؤولية وكيل الشحنة "ملغي 261".**

المبحث الثالث: المقاول البحري (مقاول الشحن والتفريغ) 261

- **تعريف المقاول البحري:** هو الشخص المتخصص من عمال الموانئ بشحن البضاعة على ظهر السفينة قبل مغادرتها الميناء أو تفريغ البضاعة من على ظهر السفينة عند وصولها الميناء باستخدام أدوات خاصة وينطبق عليهم الاحكام الخاصة بعقد العمل البري.
- **طبيعة عمل المقاول البحري:** الأصل ان عمل المقاول البحري هو مادي بحت، فلا شان له بفحص البضاعة او تسليمها الى المرسل اليه، ولكن قد يعهد المرسل اليه الى المقاول البحري باستلام البضاعة ويسلمه سند الشحن فيكتسب صفة وكيل الشحنة أو الحمولة بالإضافة الى صفة المقاول البحري وتسري عليه احكام وكيل الشحنة أو الحمولة.
- **صور عقد المقاولة البحرية:**
 1. قد يكون بين المقاول والناقل البحري: إذا كان الناقل يلتزم بمقتضى عقد النقل بشحن او تفريغ البضاعة.
 2. قد يكون بين المقاول والشاحن: إذا كان الشاحن هو الملتزم بمقتضى عقد النقل بشحن او تفريغ البضاعة.
 3. قد يكون بين المقاول والمرسل اليه: إذا كان المرسل اليه هو الملتزم بتفريغ البضاعة.
 4. قد يكون بين المقاول الربان: إذا وجد شرط في سند الشحن يقوم الربان بمقتضاه باختيار المقاول البحري كوكيل عن الشاحن او المرسل اليه.
- **مسؤولية المقاول البحري:** لا يكون المقاول البحري مسؤولاً إلا بمواجهة من كلفه بالعمل دون غيره، ويجوز لذوي المصلحة مقاضاته ولكن باسم من كلفه بالعمل "دعوى غير مباشرة"، وفي جميع الأحوال يجوز مقاضاته بناء على المسؤولية التصيرية، ويسأل مقاول الشحن والتفريغ عما يقع منه من خطأ، وتكون مسؤوليته قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده توجيه الدعوى المباشرة اليه.
- أصحاب البضاعة لا يقيمون دعوى مباشرة عليه.
- يجوز مسائلته مسائلة تصيرية في جميع الأحوال.
- من الفقرة الثانية صفحة "وعلى ذلك" ص263 الى 269" ملغي

الباب الثاني: العقود البحرية

الفصل الأول: عقد النقل البحري للبضائع "ملغي 271 – 361"

الفرع الرابع: عقد نقل البضائع البحري في القانون الكويتي 361

- انضمت الكويت الى معاهدة بروكسل 1942 بموجب قانون رقم 21 / 1969، وتم تضمينها احكام بروتوكول عام 1968 على الرغم من عدم انضمامها اليه في قانون التجارة البحري.
- كنتيجة لانضمام الكويت لاتفاقية بروكسل فان احكام قانون التجارة البحرية لا تنطبق الا على النقل الداخلي.
- تسري احكام عقد النقل سواء كان الناقل مالكا للسفينة ام مجهزة ام مستأجراً لها.

المبحث الأول: انعقاد العقد واثابته 362

- **تعريف قانون التجارة البحري لعقد النقل البحري:** هو عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينة او مجهزةا او مستأجرها بنقل بضائع في السفينة الى ميناء معين مقابل أجر.
- **ينتقد هذا التعريف للتالي:**
 1. عرف النقل بالنقل وكان عليه الإشارة الى ان النقل هو التحريك المكاني للأشخاص او البضائع.
 2. لم يشر التعريف الى ان النقل يتم بحراً عن طريق السفينة وليس أي منشأة عائمة أخرى.
 3. عدم الإشارة الى ان النقل المقصود هو الذي يتم بمقابل دون النقل المجاني.
- **تعريف الكاتب لعقد النقل البحري:** عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر بواسطة سفينة مقابل اجر.
- **انعقاد عقد النقل البحري:** يعتبر عقد النقل البحري عقد رضائي.
- **اثبات عقد النقل البحري:** تطلب المشرع كتابة العقد لإثبات وذلك خروجاً على الأصل العام وهو الاثبات الحر في المواد التجارية، ونص المشرع صراحة على اثبات عقد النقل بسند الشحن، ويكتب سند الشحن باللغة العربية ويجوز ان تضاف اليها احدى اللغات الدولية في التعامل، كما يجوز اثباته بما يقوم مقام الكتابة كالإقرار واليمين، ولا يجوز اثباته بشهادة الشهود.
- **سند الشحن مهم جداً جداً**
- **أولاً: تعريف سند الشحن:** هو المستند الذي يحرر عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل لإثبات واقعة الشحن ذاتها.

- وظائف عقد الشحن:

1. يثبت سند الشحن واقعة الشحن.
2. يثبت سند الشحن عقد النقل ذاته.
3. تمثيل البضاعة المشحونة، فيمكن بناء على ذلك بيعها او رهنها وهي بالطريق ويقوم تسليم سند الشحن للمشتري او المرتهن مقام تسليم البضاعة "حيازة السند هي حيازة رمزية للبضاعة وليست فعلية وعليه لا يمكن لحائز السند الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية امام حائز البضاعة كونه يحوزها حيازة فعلية" مع الاخذ بالاعتبار ان هذه الخاصية غير موجودة في النقل بمشاركة الايجار.
- حرر السند من نسختين أصليتين، تعطى نسخة للشاحن والأخرى الى الناقل، والنسخة التي تعطى للشاحن هي التي تؤدي الوظائف السابقة دون الأخرى التي بيد الناقل.
- **ثانياً: طرفا سند الشحن:** يغلب ان يتولى الربان او الوكيل البحري التوقيع على سند الشحن، ويعتبر المجهز هو الأصيل، ويعتبر توقيع الربان او الوكيل البحري اقراراً بحيازته البضاعة، ولا تقوم أي علاقة بين الربان او الوكيل البحري مع الشاحن فهم يتصرفون باعتبارهم نائبين عن المجهز.

- ثالثاً: بيانات سند الشحن:

1. أسماء الأطراف ومواطنهم: لا يدرج اسم المرسل اليه الا إذا كان السند اسماً او لأمر.
2. بيان البضاعة المشحونة: وعلى وجه الخصوص:
 - (1) صفات البضائع كما دونها الشاحن "عدد الطرود، الوزن او الحجم او الكمية"
 - (2) العلامات التي على البضائع "يجب ان توضع بمكان يسهل معه قراءتها طوال الرحلة".
- على الناقل ان يتحقق من صحة البيانات التي أعطاها له الشاحن قبل تقييدها في سند الشحن لأنه سيكون مسؤولاً عن تسليم البضاعة وفقاً لأوصافها كما وردت في سند الشحن، وله ابداء التحفظات بشأن البضاعة مع مراعات قيدين هما:
 - (1) ان تكون لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات التي يقدمها الشاحن او الا يكون لدى الناقل الوسائل المادية للتأكد منها.
 - (2) ذكر أسباب التحفظ في سند الشحن "أي ذكر أسباب الامتناع عن قيد البيانات في سند الشحن"، وتذكر الأسباب بشكل مجمل بما يفيد المعنى دون حاجة الى تفصيل واسهاب.
3. اسم السفينة وحمولتها وجنسيته: والهدف من ذلك تمكين الشاحن او المرسل اليه من معرفة السفينة التي تنقل البضاعة عليها "يجرى العمل على عدم أهمية ذكر اسم السفينة، فقد يعطي الاتفاق الناقل الحق في شحن البضاعة على اية سفينة يختارها تكون ذاهبة الى الميناء المقصود، ويسمى السند في هذه الحالة "السند برسم الشحن" او "السند لأجل الشحن" او "السند للشحن"، وهو يصدر قبل تمام عملية الشحن، ولهذا السند فوائد هي: (1) يمكن الشاحن من ارسال السند الى المرسل

اليه قبل شحن البضاعة (2) يستجيب لظروف شركات الملاحة التي قد لا تسمح دائماً بتعيين السفينة التي ستتولى النقل (3) يمكن الناقل من المطالبة بأجرة النقل دون حاجة لانتظار تمام الشحن، ومع ذلك هناك بعض العيوب للسند للشحن تتمثل في (1) ان الحائز للسند لا يعرف بالضبط مكان وجود البضاعة (2) ليس في امكان الحائز للسند معرفة ما اذا كانت البضاعة شحنت ام لا (3) لا يستطيع الحائز للسند ان يعرف متى ستصل البضاعة، ويعتبر السند صحيحاً وله قوة في الاثبات وتبدا من وقت تحريره مسؤولية الناقل عن البضاعة.

4. ميناء القيام وميناء الوصول.
 5. مقدار اجرة النقل وكيفية حسابها إذا كانت مستحقة في ميناء الوصول.
 6. مكان اصدار السند.
 7. تاريخ اصدار السند "يمكن من خلاله التحقق من مدى التزام البائع بالوفاء بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، كما يمكن التحقق من خلاله على احتساب مواعيد النقل والتأخير".
 8. عدد الصور التي حرر منها السند.
 9. توقيع الناقل او من ينوب عنه.
- لم ترد البيانات السابقة على سبيل الحصر ومن ثم يمكن إضافة بيانات أخرى مثل كيفية الشحن والتفريغ والتسليم.. الخ.
 - لا يترتب على اهمال بعض البيانات البطلان وانما يقتصر دور السند في الاثبات على البيانات الواردة فيه، كما لا يستطيع القيام بوظيفته الاقتصادية كأداة للتعامل على البضاعة اثناء وجودها في الطريق الا إذا كانت البيانات الخاصة بالبضاعة كاملة.
 - عادة ما يكون السند نموذج مطبوع، وللأطراف إضافة شروط بخط اليد، فان حدث تعارض كانت الغلبة للشروط المكتوبة بخط اليد لأنها اصدق في الدلالة عن إرادة الأطراف.
 - إذا ثبت للمحكمة وجود عقد نقل ولكن لم تكن شروطه محددة بوضوح كان على المحكمة تطبيق احكام قانون التجارة البحرية ما دام لم يثبت الاتفاق على خلافها.
 - يخضع عقد النقل لقواعد الإذعان لكون الشاحن طرفاً ضعيفاً في مواجهة المجهز الذي يملئ شروط العقد باستقلال.
 - رابعاً: نسخ سند الشحن:
 - يحرر سند الشحن من نسختين اصليتين تسلم احدهما الى الشاحن والأخرى الى الناقل وتختتم الأخيرة بخاتم غير قابل للتداول.
 - يوقع الناقل او من ينوب عنه النسخة الاصلية المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة او بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

- يجوز ان تحرر من النسخة الاصلية المسلمة للشاحن عدة صور مماثلة، ويجب ان تكون كل صورة منها مرقمة وان يذكر فيها انها غير قابلة للتداول، ولا تعطى هذه الصورة لحائزها الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.
- لاحظ لا يوجد قيد على عدد الصور على خلاف النسخ.
- **خامساً: شكل سند الشحن:**
- 1. **سند الشحن الاسمي:** يجب ان يكون الشاحن والمرسل اليه شخصاً واحداً في هذه الحالة، ويتداول بالتظهير خروجاً عن القواعد العامة التي تجعل الحوالة المدنية هي السبيل لتداول الورقة الاسمية.
- 2. **سند الشحن لأمر:** وقد يكون لأمر الشاحن او لأمر المرسل اليه، ويتداول بالتظهير كالأوراق التجارية والمدنية التي تتضمن شرط الأمر.
- جرى العرف التجاري على انه يكفي مجرد التوقيع على ظهر سند الشحن حتى يكون ناقلاً للملكية.
- تطبق قاعدة تطهير الدفع على سند الشحن عند التظهير، ومع ذلك يجوز الاتفاق عند التظهير على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير.
- تضامن الموقعين على السند به خلاف بين الفقهاء، فمنهم من يرى ان أي موقع ضامن قياساً على احكام الأوراق التجارية، ومنهم من يرى انهم ليسوا ضامنين لعدم وجود نص يقضي بذلك.
- إذا كان التظهير توكيلياً فان المظهر اليه يكون له الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بصفته ممثلاً للشاحن او المرسل اليه، ويجوز للناقل في هذه الحالة التمسك في مواجهة الحامل بالدفع التي كان يستطيع التمسك بها في مواجهة الشاحن او المرسل اليه المظهر.
- يمكن ان يكون التظهير تأمينياً لرهن البضاعة التي يمثلها السند لصالح المظهر اليه.
- 3. **سند الشحن لحاملة:** ويعتبر سند الشحن لحامله في الحالات التالية:
 - (1) إذا ذكر فيه انه لحامله.
 - (2) إذا لم يذكر فيه اسم المستفيد او المرسل اليه.
 - (3) إذا تضمن شرط الأمر دون تعيين المستفيد.
 - (4) إذا ظهره المستفيد على بياض فيعتبر لحامله من تاريخ التظهير.
- تنتقل ملكية السند لحامله بالتسليم.
- **الحامل الشرعي للسند هو:**
 1. المبين اسمه في السند الاسمي.
 2. المظهر اليه على بياض.
 3. حامله إذا كان السند لحامله.

4. المظهر اليه الأخير إذا كان السند لأمر.

- **حظر تداول سند الشحن:** يجوز النص في سند الشحن على حظر تداوله او التنازل عنه، على ان يكون ذلك بصورة بارزة وواضحة.

- **سادساً: حجية سند الشحن في الاثبات:**

1. **حجية سند الشحن المستوفي شروطه القانونية:**

(1) **حجية السند المستوفي شروطه القانونية فيما بين طرفيه:** قرينة بسيطة "حجية نسبية" على وجود عقد النقل وعلى حدوث الشحن في التاريخ المدون على السند وعلى ان البضاعة قد تسلمها الناقل بالكيفية والحالة المبينة في السند، ويجوز لكلي الطرفين اثبات عكس ما جاء بالسند بكافة طرق الاثبات.

(2) **حجية السند المستوفي شروطه القانونية بالنسبة للغير:** يعتبر سند الشحن حجة بما ورد فيه تجاه الغير باعتبار ان السند واقعة مادية يتحمل الغير آثارها، وقد يكون الغير مؤمناً او مشترياً "أي المرسل اليه متى كان غير الشاحن" او شاحناً آخر متى تعلق الأمر بالمساهمة في الخسائر المشتركة، فلكل هؤلاء ان يعتقدوا على ما ورد بالسند من بيانات، وتكون لهذه البيانات حجية مطلقة متى كان الغير حسن النية، ومن ثم لا يحق للناقل او الشاحن ان يثبت عكس البيانات الواردة في السند بشأن البضاعة، وعلى العكس يكون من حق المؤمن ان يثبت عكس البيانات الواردة في سند الشحن.

- إذا كان المرسل اليه وكيلاً عن الشاحن فإنه يأخذ نفس مركز الشاحن.

- المظهر اليه يعتبر من الغير.

- **الخلاصة:**

■ يمكن اثبات عكس ما ورد في السند بين الناقل والشاحن او المرسل اليه إذا كان وكيلاً عن الشاحن.

■ لا يمكن اثبات عكس ما ورد في السند تجاه الغير كالمرسل اليه المشتري او المؤمن او الشاحنين الآخرين او المظهر اليه.

■ يمكن للغير دائماً اثبات عكس ما ورد في سند الشحن.

2. **حجية سند الشحن الغير مستوفي شروطه القانونية:**

- تخلف اسم السفينة او التاريخ لا أثر له.

- تخلف بيان البضاعة بان وجدت تحفظات يفقد السند قيمته في اثباتها.

- تخلف بيان الأجر يفرض ان الناقل تلقاه مقدماً.

- تخلف اسم او موطن المرسل اليه لا أثر له، فيعتبر السند لحامله.

- تخلف اسم الناقل مع وجود توقيع الربان فيجب اثبات ان الربان يتصرف لحساب الناقل.

- **توقيع الشاحن:** لم يتطلب المشرع توقيع الشاحن على سند الشحن، ومن ثم يقتصر هذا السند على اثبات واقعة تسلّم الربان

للبضاعة وواقعة الشحن مادام يحمل توقيع الربان او أحد ممثلي الناقل، وعليه لا يحتج بالشروط التي يتضمنها سند الشحن

الا إذا ثبت قبوله بما احتواه من شروط صراحة او ضمناً، فيحتفظ السند تجاه المرسل اليه والشاحن والناقل بقيمته في الاثبات.

- **حجية إيصال الشحن:** عملاً يتم استلام البضاعة من الناقل قبل شحنها "يضعها بالميناء" فيعطي للشاحن ايصالاً بها يسمى "السند لأجل الشحن" والذي يستبدل سند الشحن به بناءً على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة، ويكون له حجية سند الشحن إذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 176 وكان مؤشراً عليه بكلمة مشحون.

المبحث الثاني: آثار عقد النقل 380 الدرس مهم جداً

- لم يحدد القانون كافة آثار العقد.
- لإرادة المتعاقدين وللشروط الاتفاقية والعادات البحرية دور كبير في تحديد التزامات الطرفين.

المطلب الأول: التزامات الشاحن 381

1. الالتزام بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل.
2. الالتزام بتقديم بيانات صحيحة الى الناقل.
3. الالتزام بدفع اجرة النقل.

أولاً: الالتزام بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل:

- لم يورد قانون التجارة البحرية نصاً يوجب قيام الشاحن بتسليم البضاعة الى الناقل، ولكن هذا الالتزام مفهوم ضمناً.
- يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة الى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما او الذين يقضي العرف السائد في ميناء الشحن مالم يوجد اتفاق على غير ذلك.
- إذا تخلف الشاحن عن وضع البضاعة تحت تصرف الناقل كان من حق الناقل طلب التعويض.

ثانياً: الالتزام بتقديم بيانات صحيحة الى الناقل:

- يلتزم الشاحن بتقديم كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة قبل الشحن عند تسليمها الى الناقل.
- إذا كانت البضاعة خطرة او قابلة للالتهاب ولم يكن الناقل يرضى بشحنها لو علم، جاز له "الناقل" اخرجها من السفينة او اعدامها او إزالة خطورتها بدون أي تعويض للشاحن، كما يكون الشاحن مسؤولاً عن الاضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر او غير مباشر عن شحنها بالسفينة.

- إذا شحنت مثل هذه البضائع بعلم الناقل وأصبحت خطراً على السفينة او على الشحنة جاز للناقل انزالها من السفينة او اعدامها او إزالة خطرها بعلم الشاحن، ولا تقع على الناقل في هذه الحالة أي مسؤولية باستثناء الخسارة المشتركة عند الاقتضاء.
- يكون الشاحن مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او البضاعة المشحونة فيها إذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن فعله او عن عيب في البضاعة.
- يكون الشاحن مسؤولاً امام الناقل عن الاضرار التي تسبب بها بسبب عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة.
- لا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن.
- مسؤولية الشاحن تجاه الناقل "عقدية".
- مسؤولية الشاحن تجاه الشاحنين الآخرين "تقصيرية"، وان كان الشاحنون الاخرين يفضلون الرجوع على الناقل والذي بدوره يرجع على الشاحن الذي تسبب بالضرر.
- لا يعتبر الناقل مسؤولاً عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضاعة إذا تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة تتعلق بطبيعة البضاعة او قيمتها.
- إذا اكتشف الناقل قبل السفر بضائع تخالف البيانات المقدمة عنها جاز له إخراجها من السفينة او ابقاؤها مع استحقاقه اعلى اجرة نقل تدفع عن البضائع المماثلة لها.

ثالثاً: الالتزام بدفع اجرة النقل:

- **تعريف اجرة النقل:** هي المبلغ الذي يلتزم الشاحن او المرسل اليه بأدائه الى الناقل مقابل نقل البضاعة من ميناء الى آخر.
- **تحديد اجرة النقل:**
- يحدد الأطراف اجرة النقل بالاتفاق "أولاً"، فان لم تحدد الأجرة حددت وفق العرف "ثانياً" او القياس على اجرة المثل يوم ابرام العقد "ثالثاً" على الترتيب.
- تحدد الأجرة حسب الوزن او الحجم او كليهما معاً، او بالقطعة او القيمة.
- الأصل ان تحسب الأجرة على أساس كمية البضاعة الواردة في سند الشحن وليس للتحفظات الواردة في سند الشحن بشأن وزن البضاعة أي تأثير على احتساب اجرة النقل.
- اشتراط احتساب الأجرة في ميناء التفريغ: ويكون ذلك في الحالات التي يصعب فيها عند الشحن التحقق من كمية البضاعة او وزنها او عددها، فيكون الحساب في ميناء التفريغ، وفي هذه الحالة لا يدخل في حساب الأجرة ما يصيب البضاعة اثناء الرحلة من عجز بسبب طبيعتها نتيجة للضغط او البخر مثلاً.
- يلحق بأجرة النقل مصروفات الشحن والتفريغ مالم تكن داخله في الاعتبار عند تحديد الأجرة.

- إذا وجد الربان في السفينة بضائع تخالف البيانات المقدمة له والمثبتة في سند الشحن جاز له إخراجها من السفينة في محل الشحن أو ابقاؤها فيها مع استيفاء اجرة تعادل اعلى اجرة تدفع لبضائع من نوعها في المحل المذكور.
- **الحوادث البحرية وأثرها على اجرة النقل:**
- حالة وصول البضاعة:
- **قد يمتنع الشاحن عن دفع اجرة النقل إذا:**
- 1. رغبة الشاحن في التخلي عن البضاعة لمصلحة الناقل كبديل عن اجرة النقل.
- 2. مصادرة البضاعة من قبل السلطات.
- 3. الهلاك الجزئي للبضاعة أو التلف.
- 4. وصول البضاعة متأخرة مما يسبب نقص في قيمتها.
- عرض القانون للفرضين الأول والثاني فقط.
- الزم المشرع المرسل اليه بدفع الأجرة عند وصول البضاعة.
- لا يجوز للشاحن استرداد اجرة النقل إذا دفعت قبل النقل "في ميناء الشحن".
- لا يجوز للمرسل اليه عدم دفع الأجرة والتنازل عن البضاعة مقابلها.
- يلتزم المرسل اليه بدفع الأجرة كاملة عند وصول البضاعة سواء كان التلف الذي أصابها بفعل الناقل أو تابعيه أو بفعل القوة القاهرة أو بسبب عيب في البضاعة وكذا في حال المصادرة من قبل السلطات.
- إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة بسبب الناقل أو تابعيه جاز للمرسل اليه الرجوع عليه بعد دفع الأجرة كاملة.
- حالة عدم وصول البضاعة:
- الأصل لا تستحق اجرة النقل إذا لم تسلم البضاعة للمرسل اليه أو لم توضع تحت تصرفه في ميناء الوصول.
- الاستثناء توجد هناك حالات تستحق فيها الأجرة على الرغم من عدم وصول البضاعة.
- 1. **الهلاك بسبب خطأ الناقل أو تابعيه:** إذا كان الهلاك كلياً بسبب اهمال الناقل في تنفيذ الالتزامات التي تقع عليه بيناء على القانون أو العقد فلا يستحق الأجرة، وللشاحن طلب الفسخ والتعويض.
- 2. **الهلاك بسبب العيب الذاتي:** إذا كان هلاك البضاعة راجع لعيب فيها أو إذا اضطر الربان لبيعها اثناء الرحلة بسبب عيب فيها أو إذا امر الربان بإتلافها بسبب خطورتها أو ضررها أو خطر نقلها إذا لم يكن يعلم بطبيعتها عند الشحن فان المرسل اليه يبقى ملتزم بأجرة النقل.

3. الهلاك بسبب أجنبي لا دخل للناقل او تابعيه فيه: لا تستحق اجرة النقل في هذه الحالة لان الناقل هو من يتحمل تبعه القوة القاهرة ومثالها حريق أدى الى غرق السفينة، فان تم دفع الأجرة مسبقاً تعين ردها، ويرد على هذه الحالة استثناء ان يستحق فيهما اجرة النقل مع عدم وصول البضاعة وهما:

(1) البضاعة التي تلقى في البحر لأجل سلامة العمومية "لان الشاحن يحصل على تعويض عن بضاعته الملقاة فكأنها وصلت حكماً".

(2) البضائع التي يضطر الربان لبيعها للحصول على مؤن او اصلاح السفينة لذات العلة السابقة.

- ملاحظة مهمة تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق اثناء الرحلة بسبب لا يرجع الى الناقل.

4. التضحية بالبضاعة: تستحق الأجرة عن البضاعة التي يلقها الربان لإنقاذ السفينة او الشحنة مع مراعات احكام الخسائر المشتركة لان الشاحن سيحصل على التعويض، وقد تكون التضحية بإلقاء البضاعة او باستهلاكها كالأطعام او الوقود، وبالشرطين التاليين:

(1) ان يكون وجود البضائع على ظهر السفينة برضاء الناقل.

(2) ان الربان هو الذي قام بالتضحية، فان قام غيره بالتضحية ثبتت مسؤولية الناقل.

5. عدم النقل بفعل الشاحن: إذا كان عدم النقل راجع لفعل الشاحن او المرسل اليه "مثل التأخر عن تسليم البضاعة للشحن في الميعاد" فانه يعتبر مخل بالتزامه ويلتزم بالتعويض، وخير تعويض عند عدم تنفيذ العقد هو إزامه بدفع اجرة النقل.

6. توقف السفينة عن مواصلة السفر: يجب على الناقل في هذه لحالة السعي لوصول البضاعة من خلال استخدام سفينة أخرى، فان كان التوقف راجع لخطأه او القوة القاهرة التزم وحده بمصاريف السفينة الأخرى، اما إذا كان لسبب أجنبي فان الشاحن يلتزم بدفع الأجرة كاملة.

7. اضطرار الربان الى اصلاح السفينة: إذا اضطر الربان الى اصلاح السفينة اثناء السفر كان للشاحن الخيارات التالية:

(1) الانتظار حتى تمام الإصلاح.

(2) اخراج البضاعة من السفينة، ويدفع الأجرة كاملة.

(3) إذا تعذر اصلاح السفينة في وقت معقول التزم الربان باستئجار سفينة أخرى لنقل البضاعة وتحمل وحدة التكلفة.

(4) إذا تعذر على الربان استئجار سفينة أخرى تستحق الأجرة عن النقل بقدر ما تم من الرحلة فقط، ويقوم كل شاحن بنقل بضاعته بمعرفته.

- شرط الأجرة المستحقة أيا كانت الحوادث:

- يعتبر هذا الشرط من الناحية القانونية تأميناً على الأجرة.

- لا يسري هذا الشرط إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه، لأن خطأ الناقل يجيز للشاحن طلب الفسخ وطلب التعويض وفق القواعد العامة.

- يرى الدكتور يعقوب صرخوه انه على الرغم من ان المشرع الكويتي لم يتناول هذا الشرط صراحة الا انه شرطاً باطلٌ حتى ولو لم يرتكب الناقل أي خطأ بأن هلكت البضاعة بقوة قاهرة استناداً الى نص المادة 187 ف 1 بحري، حيث ان دلالتها قاطعة في عدم استحقاق الناقل أجره النقل إذا هلكت البضاعة بقوة قاهرة، وهو نص أمر.
- **المدين بالأجرة:**
- الأصل يلتزم الشاحن بدفع اجرة النقل عند وصول البضاعة.
- قد يكون هناك اتفاق يلتزم بموجبه المرسل اليه بأداء الأجرة عند تسلم البضاعة.
- يبقى الشاحن ملتزم بالأجرة ولو وجد اتفاق على التزام المرسل اليه بها بحيث إذا تخلف المرسل اليه عن الوفاء بالأجرة يستطيع الناقل الرجوع على الشاحن.
- يعتبر سند الشحن هو أساس التزام الشاحن بأجرة النقل.
- **وقت الوفاء بالأجرة:**
- الأصل بحسب الاتفاق، فقد تكون في ميناء الشحن او ميناء الوصول.
- تدفع الأجرة عند التسليم سواء تسليم البضاعة من قبل الشاحن للناقل او تسليم البضاعة للشاحن او المنقولة له من قبل الناقل بحسب الاتفاق.
- إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة افترض ان الناقل تسلمها عند الشحن، ولا يجوز اثبات غير ذلك في مواجهة الغير، ويعتبر المرسل اليه من الغير مالم يكن هو الشاحن نفسه.
- **ضمانات الوفاء بالأجرة:**
- إذا كانت الأجرة مستحقة في ميناء الشحن فلا يحتاج الشاحن لضمانات لأنه يكون تلقى الأجرة مسبقاً.
- إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فان القانون رتب له **الضمانات التالية:**
- 1. **حبس البضاعة:** ويكون الحبس لحين استيفاء الأجرة مالم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية في المحكمة الكلية ويأمر ذات القاضي "قاضي الأمور الوقتية في المحكمة الكلية" في حال الحبس بتسليم البضاعة عند امين، وله الامر ببيعها او بيع جزء منها وفاء لدين الأجرة.
- 2. **الامتياز في ثمن البضاعة:** إذا تم بيع البضاعة فان للناقل امتياز على البضائع المشحونة في السفينة او المودعة عند امين طبقاً لما سبق "امتياز من المرتبة الأولى، وللناقل التنازل عن الامتياز مسبقاً" عند ابرام العقد.
- 3. **الكفالة:** للناقل وفق القواعد العامة طلب تقديم كفالة بمقتضى شرط في العقد لضمان استيفاء الأجرة.
- ينتهي الحق بالامتياز او الحبس متى ما خرج الشيء من يد الحائز وانتقل الى حيازة حسن النية، فيفقد الناقل حق التتبع.

- **تقادم الأجرة:**
- تتقادم دعوى المطالبة بالأجرة بمرور سنة تبدأ من تسليم البضاعة او من التاريخ الذي يجب فيه التسليم.
- الحكمة من هذا التقادم القصير هي الرغبة في انهاء الديون الناشئة عن الرحلة البحرية في أسرع وقت، وبناء على قرينة الوفاء، وتخضع هذه المدة لأسباب الوقف والانقطاع، ويعتبر التقادم ليس من النظام العام فيجوز التنازل عنه، ولا يجوز التمسك به اول مره امام محكمة التمييز.

المطلب الثاني: التزامات الناقل 395

1. الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة.
2. الالتزام بتسليم سند شحن به بيانات معينة الى الشاحن.
3. الالتزام بالشحن والتفريغ.
4. الالتزام برص البضائع.
5. الالتزام بالنقل.
6. الالتزام بالمحافظة على البضاعة.
7. الالتزام بتوصيل البضاعة في الميعاد.
8. الالتزام بتسليم البضاعة.

أولاً: الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة.

- على الناقل بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه.
- على الناقل ضمان تجهيز السفينة بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة.
- على الناقل تجهيز السفينة بما يتوافق مع البضائع المنقولة "مبردات وغيرها".

ثانياً: الالتزام بتسليم سند شحن به بيانات معينة الى الشاحن: اوجب القانون على الناقل اصدار سند الشحن عند تسلم البضائع وتسليمه للشاحن، وحدد القانون البيانات الواجب ذكرها في السند، ويجب ان يحرر السند من نسختين، ويلزم توقيع النسخة الاصلية المسلمة للشاحن من قبل الناقل او من ينوب عنه.

ثالثاً: الالتزام بالشحن والتفريغ: يتم الشحن والتفريغ باستخدام رافعات السفينة او رافعات الرصيف او الرافعات العائمة او بأنابيب إذا تعلق الامر بسوائل كالبنترول او شفاطات إذا تعلق الامر بحبوب، وإذا كانت السفينة بعيدة عن الميناء يتم الشحن والتفريغ عن طريق الصنادل والمواعين.

- **الشحن:** هو وضع البضائع على ظهر السفينة، ويختلف الشحن عن الرص.
- يلتزم الناقل بشحن البضائع وتجميعها على ظهر السفينة مالم يتفق على خلاف ذلك.
- يعهد في الشحن عادة الى مقاول بحري.
- تقع مخاطر الشحن على الملتزم به، ويسأل عن الاضرار التي قد تلحق بالغير او بالسفينة.
- **التفريغ:** هو إنزال البضائع من السفينة.
- يختلف التفريغ "عمل مادي" عن التسليم "عمل قانوني".
- يلتزم الناقل بتفريغ البضائع مالم يتفق على خلاف ذلك.
- نظراً لقابلية سند الشحن للتداول فانه من المتصور الا يعلم الربان من له الحق في التسلم، فجرى العمل على الإعلان في الصحف عن وصول السفينة واستعدادها للتفريغ إذا اتفق على قيام المرسل اليه بالتفريغ، فان لم يتقدم أحد جاز للربان القيام بالتفريغ وايداعها أحد المخازن على نفقة المرسل اليه "ويتحمل الناقل في هذه الحالة سلامة البضاعة لحين استلامها من قبل المرسل اليه من المخزن".
- غالباً ما يتم الاتفاق على التفريغ تحت روافع السفينة، والقصد من هذا الاتفاق هو بيان ان الملتزم بالتفريغ هو المرسل اليه، وإذا لحق البضاعة أي تلف بعد تسليمها تحت الروافع فلا يسأل عنه الناقل.
- قد يتم على الاتفاق على "شرط التفريغ التلقائي" ويكون للربان بمقتضاه إذا تأخر المرسل اليه في استلام البضاعة ان يتعاقد لحساب المرسل اليه مع مقاول بحري يتولى التفريغ، ويكون المقاول البحري في هذه الحالة هو المسؤول امام المرسل اليه.
- أي على الترتيب التالي "شحن - رص - تفريغ - تسليم".

رابعاً: الالتزام برص البضائع.

- **المقصود بالرص:** هو توزيع البضاعة وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضاعة الهلاك او التلف وتحفظ للسفينة توازنها، ويدخل الرص في اختصاصات الربان ومسؤوليته.
- **الرص التجاري:** إذا كان الرص للمحافظة على سلامة البضاعة.
- **الرص الملاحي:** إذا كان الرص للمحافظة على توازن السفينة.
- قد يتم الاتفاق مع المقاول البحري على الرص التجاري على ان يتولى الربان الرص الملاحي، ولا يسأل الربان عن أي عيب في الرص التجاري في هذه الحالة.
- **الحكمة من تعلق الرص بالناقل لا الشاحن:** ان علمية الرص تتصل اتصالاً وثيقاً ومباشراً بسلامة الرحلة البحرية، ولأن الناقل أدري من الشاحن بما تقتضيه هذه السلامة من متطلبات.

- **الرص على ظهر السفينة:** الرص يكون في عنابر السفينة لا على ظهرها، وعليه لا تسري احكام المسؤولية الواردة في شأن النقل البحري للبضائع على البضائع التي يذكر في عقد النقل ان شحنها يكون على سطح السفينة وتنقل فعلاً بهذه الكيفية.

خامساً: الالتزام بالنقل.

- هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الناقل.
- **يعرف النقل بأنه:** تحريك البضاعة مكانياً من ميناء القيام الى ميناء الوصول.
- الالتزام بالنقل هو التزام بتحقيق نتيجة.
- يجب على الناقل ان يسلك الطريق المنصوص عليه او الطريق المعتاد في النقل.
- لا يجوز للربان الرسو في موانئ لم يتم الاتفاق على الرسو فيها "يستثنى من ذلك حالة الضرورة وما جرى العرف به".
- يسأل الربان عن أي انحراف عن الطريق المعتاد ولو ثبت ان الهلاك او التلف كان بسبب قوة قاهرة متى اثبت الشاحن انه لولا هذا الانحراف لما أصاب البضاعة ما أصابها.
- غالباً ما تتضمن سندات الشحن بنود تعطي الربان الحق في الانحراف او قطر احدى السفن او المساعدة والإنقاذ.

النقل المتتابع:

- هو النقل الذي يتكون من أكثر من مرحلة، ويكون بحرياً في جميع اجزائه.
- إذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهزة السفينة التي قامت بالجزء الأول من الرحلة فلا يكون هناك سوى عقد نقل واحد.

إذا كان المجهز مختلف فالنقل يأخذ احدى صورتين:

1. ان يتعاقد الشاحن مع ناقلين مستقلين عن بعض، فيكون هناك عقدي نقل.
2. ان تعاقد الشاحن مع الناقل الأول ويتولى هو "الناقل الأول" ابرام عقد النقل الثاني، ولهذه الصورة عدة احكام نوجزها في التالي:

- (1) يكون الناقل الأول وكياً بالعمولة للشاحن في عقد النقل الثاني، وفي هذه الحالة فان عقد النقل واحد، ويصدر الناقل في هذه الحالة سند شحن واحد يذكر فيه الميناء الأخير ويحتفظ في حقة بتغيير السفينة "يسمى سند شحن مباشر".
- (2) للمرسل اليه في هذه الحالة الرجوع على الناقل الأول على الرغم من انه تسلم البضاعة من الناقل الأخير.
- (3) تسري على كل عمليات النقل الشروط الواردة في سند الشحن المباشر.
- (4) يكون الناقل الأول مسؤولاً عن النقل الأول باعتباره ناقلاً والنقل الذي يليه باعتباره وكياً عن الشاحن.

(5) يكتسب الناقل الأول صفة الشاحن في مواجهة الناقلين اللاحقين له، ويكون ضامناً لهم في مواجهة الشاحن مالم يكن الشاحن هو من اختار الناقلين التاليين.

(6) للشاحن الأول الرجوع على الناقل الذي تسبب بتلف البضاعة.

(7) يجوز للمرسل اليه والشاحن الرجوع على أي ناقل عن الاضرار التي لحقت البضاعة اثناء فترة نقله "المرسل اليه - مسؤولية تقصيرية / الشاحن - مسؤولية عقدية".

(8) إذا أقيمت الدعوى على الناقل الأول وحده جاز له ادخال الناقل اللاحق إذا اثبت ان الضرر قد وقع اثناء تنفيذه الجزء الذي يتولاه من النقل، وإذا دفع الناقل الأول التعويض جاز له الرجوع على الناقل اللاحق.

(9) أجاز القضاء للمرسل اليه الرجوع على الناقل الأخير عن كل التلف الذي أصاب البضاعة خلال عمليات النقل استناداً الى وحدة العقد "ولم يجز القانون ذلك".

(10) جرى العمل على اشتراط الناقل الأول اعفائه من المسؤولية عن الاضرار التي تلحق البضاعة في عمليات النقل التالية له، ويشترط في هذه الحالة ان يمكن الناقل الذي يليه من تسلم البضاعة، فان هو لم يقد بهذا الالتزام فلا يعفى من المسؤولية.

- **النقل المتتابع المختلط:** يكون النقل في هذه الحالة مسبقاً بنقل بري او نهري او جوي، وقد يكون عقد النقل واحداً وقد تتعدد العقود، ولا يكون سند الشحن في هذه الحالة واحداً لاختلاف طبيعة الشحن، فيصدر سند شحن فيما يخص الجزء البحري من عملية النقل، ويطبق قانون التجارة البحري على هذا الجزء فقط، وتصدر تذكرة نقل فيما يخص النقل البري او الجوي وينطبق القانوني التجاري او الجوي فيما يخص هذا الجزء بحسب طبيعته مالم يكن هناك نقل اهم من نقل فينطبق قانون الملاحة الأكثر أهمية "اذا وجد شرط اعفاء الناقل من المسؤولية في عقد النقل المختلط فانه يكون باطلاً فيما يتعلق بالنقل البري والجوي وفق الاتفاقيات الدولية والبحري وفق القانون الكويتي".

سادساً: الالتزام بالمحافظة على البضاعة.

- يلتزم الناقل بحفظ البضائع والعناية بها اثناء النقل وهو التزام بتحقيق نتيجة.
- يتحدد الالتزام بحسب طبيعة البضاعة محل النقل "مكان بارد، مكان جاف.. الخ".
- يعتبر تقصير الربان في واجب المحافظة على البضاعة حسب طبيعتها خطأ تجاري.
- إذا تعلق الامر بنقل حيوانات فان مسألة اطعامها تقع على عاتق الشاحن وليس الناقل.
- قد يضطر الربان لبيع البضاعة وهو بصدد المحافظة عليها متى تعذر عليه شحنها على سفينة أخرى ان تعطلت سفينته اثناء الرحلة.

- للناقل اخراج او اعدام البضائع الخطرة او القابلة للالتهاب في كل وقت وبدون تعويض ان تم شحنها دون رضاه، ويسأل الشاحن عن الاضرار التي تسببت به هذه البضائع، اما إذا كانت هذه البضائع مشحونة بعلم الناقل وشكلت خطراً على السفينة او شحنتها جاز التخلص منها بدون أي مسؤولية على الناقل مع مراعات الخسائر المشتركة في هذه الحالة.

سابعاً: الالتزام بتوصيل البضاعة في الميعاد: تحديد ميعاد التسليم متروك للاتفاق، فان لم يحصل اتفاق حددت المحكمة ميعاد التسليم دون رقابة عليها من محكمة التمييز.

ثامناً: الالتزام بتسليم البضاعة:

- على الشاحن تسليم البضاعة للحامل الشرعي لسند الشحن او إذن التسليم.
- التسليم هو: تلك العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل البحري، وتتمثل في وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه في ميناء الوصول.
- ينتهي التزام الناقل بالحفاظ على البضاعة بالتسليم.
- تبدأ مواعيد الاخطار الذي يتعين على المرسل اليه توجيهها الى الناقل عند هلاك او تلف البضاعة من التسليم.
- الأصل ان الربان هو من يقوم بالتسليم، ولكن عملاً من يقوم بالتسليم هو وكيل السفينة بصفته ممثلاً للمجهز، فيقوم بتسليم البضاعة للمرسل اليه او الى وكيل الشحنة.
- في الكويت: هناك نيابة قانونية حيث تتولى إدارة الميناء استلام وفرز وتستيف جميع البضائع المستوردة على ارفصة الميناء، ويقوم الميناء بتسليم أصحاب البضاعة او ممثليهم بضاعتهم بعد دفع الرسوم المقررة، وعليه تبرأ ذمة الناقل بتسليم البضاعة من قبل الميناء الى المرسل اليه.
- طبيعة قيام إدارة الميناء بالتفريغ في الكويت: تعتبر إدارة الميناء غير مسؤولة عن أي تلف يصيب البضاعة اثناء التفريغ، فهي تقوم بهذه العملية بما لها من سلطة خولها القانون، وعليه فان اختيار مقاول التفريغ من جانب إدارة الميناء لا يعني ان هذا المقاول تابع للإدارة وانما يعمل لحساب الناقل.
- الأوراق الصادرة من الميناء: لها حجية في مواجهة الناقل باعتبارها أوراق رسمية صادرة من الميناء.
- على الناقل تسليم البضاعة للمرسل اليه وفق البيانات الواردة في سند الشحن.
- التسليم السابق للتفريغ: في حالة التسليم تحت الروافع فان التسليم يكون قبل التفريغ "التفريغ هنا يقع على عاتق المرسل اليه".
- التسليم مع التفريغ في نفس الوقت: وذلك إذا تضمن السند شرط التفريغ التلقائي وتأخر المرسل اليه في استلام البضاعة فيكون للربان الحق في التعاقد مع مقاول تفريغ وإنزال البضاعة وايداعها احدى المخازن على نفقة المرسل اليه.

- المقصود بالتسليم في هذا الصدد هو التسليم الفعلي المادي الذي يضع البضاعة تحت يد المرسل اليه، اما التسليم الحكمي فلا يعتد به مالم يوجد شرط في سند الشحن.
- **اثبات التسليم:** لم يشترط القانون شكلاً معيناً لإثبات التسليم، وعملاً يكون باسترداد الناقل لسند الشحن مؤشراً عليه بما يفيد تمام التسليم فان تم التفريغ دون وجود المرسل اليه فان الناقل يحصل على شهادة من الجمارك تثبت التفريغ.
- **اذون التسليم ملغي من ص411 الى ص420**

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل البحري 420

- **تنشأ مسؤولية الناقل إذا:**
 1. هلكت البضاعة ولم يسلمها للمرسل اليه.
 2. إذا سلمها للمرسل اليه معيبة.
 3. إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه.
- **طبيعة مسؤولية الناقل البحري:**
- تنشأ مسؤولية الناقل عن عقد النقل "مسؤولية عقدية".
- التزام الناقل هو نقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول وتسليمها الى المرسل اليه سليمة في الميعاد المتفق عليه.
- التزام الناقل هو التزام "بتحقيق نتيجة".
- في حال اخلال الناقل بالتزاماته فان الخطأ من جانبه مفترض ويتمثل في عدم تحقيق النتيجة، فلا يكلف أحد بإثباته، وللناقل اثبات السبب الأجنبي.
- **المسؤولية والتأمين:** للشاحن او المرسل اليه الرجوع على الناقل للمطالبة بالتعويض على الرغم من حصوله على تعويض من المؤمن، وذلك لأن عقد التأمين يقتصر أثره على المؤمن والمؤمن عليه "الشاحن او المرسل اليه" دون الناقل فلا يمكن التمسك به من قبل الناقل في مواجهة المرسل اليه او الشاحن.

المطلب الأول: نطاق تطبيق احكام المسؤولية الواردة في قانون التجارة البحرية 422

- نص القانون على ان احكام المسؤولية العقدية لا تسري على:
 1. **النقل بمشارطة إيجار:** على اعتبار ان العقد يتم بين طرفين يتكافأان في القوة الاقتصادية على خلاف النقل بسند شحن الذي يكون فيه الشاحن في مركز أضعف من الناقل، ولا ينطبق هذا الحكم الا في حال تأجير السفينة بالرحلة، اما تأجيرها عارية او بالمدة فيتولى المستأجر ابرام عقود النقل وإصدار سندات الشحن "الحكم السابق لا ينطبق إذا صدر عن عقد النقل بمشارطة الايجار سند شحن".

2. نقل الحيوانات الحية: نظراً لما يحتاجه نقلها من عناية غير عادية:
3. البضائع التي يذكر في عقد النقل ان شحنها يكون على ظهر السفينة وتنقل فعلاً بهذه الكيفية: نظراً لتعرض البضاعة لمخاطر عديدة كالسرقة والسقوط في البحر او البلل.
- انطباق قواعد المسؤولية على فترة النقل البحري وحدها:
- أي الفترة الواقعة بين شحن البضائع على ظهر السفينة وتفريغها منها بالإضافة لعملية الشحن والتفريغ إذا كانتا على عاتق الناقل مالم يتفق على خلاف ذلك.
- إذا اتفق على قيام الشاحن بالشحن فان فترة النقل تبدأ من تمام الشحن.
- إذا اتفق على قيام المرسل اليه بالتفريغ فان فترة النقل تنتهي بتمكين المرسل اليه من التفريغ.
- إذا كانت البضاعة تحت يد الناقل بوصفه وكيل عن الشاحن او المرسل اليه فان مسؤوليته تنور بصفته وكيلاً وليس ناقلاً بحرياً.
- تنور مسؤولية الناقل حتى على العمليات التابعة او المكملة لعملية الشحن.
- حصول الضرر اثناء الرحلة البحرية امر مفترض وعلى من يدعي عكس ذلك اثبات ان الضرر وقع في العمليات السابقة للشحن او اللاحقة للتفريغ.

المطلب الثاني: أحوال المسؤولية 425

- قد يكون عدم قيام الناقل لالتزامه راجع لخطأه الشخصي، او خطأ تابعيه البحريين او البريين او الربان "إذا كان الضرر بسبب عيب خفي في السفينة فلا يتحملة الناقل".
- صور الضرر هي:
- الهلاك: قد يكون كلياً وقد يكون جزئياً، ولا يعتبر النقص الذي يصيب البضاعة بسبب طبيعتها هلاكاً جزئياً ويسمى "عجز الطريق" كما لو كانت من السوائل وتبخر جزء منها او من الحبوب وسقط جزء يسير منها اثناء الشحن والتفريغ، على الا يتجاوز ذلك القدر المسموح فيه.
- التلف: ان تصل البضاعة كاملة من حيث المقدار ولكن في حالة معيبة كلياً او جزئياً.
- التأخير: ويعتبر متأخراً إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه او في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة "ظروف الرحلة وليس ظروف الناقل الشخصية" والناقل العادي هو المتوسط الحرص، ولا عبرة في ظروف النقل الشخصية، ولا يعتبر الضرر في هذه الحالة مفترضاً وانما يجب إقامة الدليل على حدوث الضرر بسبب التأخير.
- اثبات الضرر ووقت حدوثه: يجب ان يثبت الشاحن او المرسل اليه اثبات الضرر الذي لحق بالبضاعة "الهلاك او التلف او التأخير"، وعلى الناقل والمرسل اليه ان يمكنا بعضهما من فحص البضاعة والتحقق من حالتها، ويكفي مقارنة حالة

البضاعة مع حالتها المثبتة في سند الشحن، ويدخل الضرر وجوداً وعمداً في سلطة محكمة الموضوع دون رقابة عليها من التمييز، ولا يلزم الشاحن او المرسل اليه بإثبات خطأ الناقل فخطأه في هذا مفترض وانما يكفي اثبات الضرر، وعلى الناقل اثبات السبب الأجنبي ان وجد، ويجب مراعات التحفظات ان وجدت في سند الشحن مثل تجهيل الوزن او المقدار او الحالة عند اذ يتعين على الشاحن او المرسل اليه اثبات قدر البضاعة وحالتها عند شحنها.

المطلب الثالث: أسباب دفع المسؤولية 429 مهم جداً جداً

- بما ان التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة فان تخلف هذه النتيجة يقيم مسؤوليته دون الحاجة لإثبات خطأه، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته الا بإقامة الدليل على ان الضرر الذي أصاب البضاعة ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه او لتابعيه "مثال ان يثبت ان الضرر كان بسبب خطأ الشاحن او العيب الذاتي في البضاعة او الغير او القوة القاهرة".
- تقوم مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض دون الحاجة لإثبات الضرر.
- بذلك يكون قانون التجارة البحرية الكويتي اشد وطأة على الناقل وأكثر حماية للشاحن والمرسل اليه لان قرينة الخطأ أخف من قرينة المسؤولية.
- يتضح مما تقدم ان مسؤولية الناقل هي الأصل ولا يحتاج قيامها الى اثبات، وان نفيها استثناء يتطلب إقامة الدليل عليه.
- أسباب دفع المسؤولية:

1. **خطأ الشاحن:** يدفع الناقل مسؤوليته بإثبات ان خطأ المضرور هو الذي ترتب عليه الضرر او ساعد في حدوث الضرر "مثال: ان يثبت الناقل ان الشاحن لم يحمي البضاعة على نحو سليم" و "مثال: لم يكشف عن طبيعة البضاعة مما ترتب عليها نقلها او رصها بطريقة لا تتناسب وطبيعتها" **واخيراً** يلزم في خطأ المضرور لكي يكون سبباً في دفع مسؤولية الناقل ان يكون غير متوقع وغير ممكن دفعه بواسطة الناقل او تابعيه اذ يكون مقصراً في هذه الحالة. "مثال كانت البضاعة سيئة التغليف بشكل واضح"، إذا كانت البضاعة في طرود مغلقة وكانت تحتوي على مواد قابلة للاشتعال وليس في مقدور الناقل اكتشاف خصائصها التي اخفاها الشاحن فان الشاحن هو الذي يتحمل تبعه احتراق البضائع، وحتى نكون بصدد خطأ الشاحن فانه يجب توافر شرطان هما:

(1) ان يكون الحادث غير متوقع.

(2) عدم قدرة الناقل او تابعيه على تفادي الحادث او الضرر.

2. **العيب الذاتي للبضاعة:** أي ان البضاعة بطبيعتها لا تتحمل النقل، كما لو كانت تلفت بفعل الرطوبة او الحر، ويتعلق هذا السبب دائماً بالشاحن اذ هو من قرر نقل بضاعة لا تقبل الشحن، وعليه يحق تمسك الناقل بهذا السبب ولو لم يوجد تحفظ في سند الشحن، وتختص محكمة الموضوع في تقرير ذلك دون معقب عليها من التمييز ولدفع المسؤولية يشترط التالي:

(1) ان يكون العيب غير متوقع "خفي".

(2) عدم قدرة الناقل او تابعيه على تفاديه او توقعه.

3. **خطأ الغير:** يقصد بالغير هنا كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن افعاله، مثل ربان سفينة أخرى صدم السفينة التي تحمل البضاعة بالخطأ مما أدى الى هلاك البضاعة، او صاحب بضاعة أخرى لا يعرف الناقل عيبها أدت الى افساد البضاعة المنقولة بجوارها، ولا يعتبر من الغير الربان والبحارة، وحتى نكون بصدد حادث قهري فانه يجب توافر شرطان هما:

(1) ان يكون خطأ الغير غير متوقع.

(2) عدم قدرة الناقل او تابعيه على تفادي الحادث او الضرر.

4. **القوة القاهرة:** ومثالها العاصفة الشديدة غير العادية، واعمال السلطة العامة والحرب، ولا يعد من قبيل القوة القاهرة اخطار البحر العادية كالسرقة والحريق الا متى تمت في ظروف تجعل من وقوعها امراً غير متوقع، وكذا الاضرار عن العمل لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة الا إذا جعل التنفيذ مستحيلاً وكان فجأة غير متوقع ولا يمكن دفعه، وكذا لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة تقلبات الجو والمد والجزر وتجمد الماء في منطقة معروفة بذلك، وحتى نكون بصدد حادث قهري فانه يجب توافر شرطان هما:

(1) ان يكون الحادث غير متوقع

(2) عدم قدرة الناقل او تابعيه على تفادي الحادث او الضرر.

- لا يكفي القول بان سبب الحادث غير معروف حيث يجب اثبات السبب الأجنبي.

المطلب الرابع: بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية 433

- **الأصل:** يعتبر باطلاً كل شرط في سند الشحن او في أي وثيقة أخرى مماثلة يكون من شأنه:
 1. اعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع او تلفها او تأخير وصولها الناشئ عن الخطأ او الإهمال او التقصير في الالتزامات المنصوص عليها.
 2. تخفيف هذه المسؤولية.
 3. التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع.
 4. كل شرط يعتبر في حكم الاعفاء من المسؤولية.

- **الاستثناء:** والاستثناء الوارد في الحقيقة هو قلب لعبء الاثبات وليس استثناء حقيقياً، بحيث يقع على الشاحن او المرسل اليه اثبات خطأ الناقل او تابعيه، ويشترط لقلب عبء الاثبات توافر شروط هي:
1. ان يكون النقل استثنائياً بالنظر لطبيعة البضائع وحالتها وظروف شحنها والظروف والشروط والمواعيد التي يتم النقل فيها "قد تكون العبارة بظروف النقل او بظروف البضاعة"، مثالها النقل الى منطقة فيها حروب ونزاعات مسلحة.
 2. ان يدون الاتفاق في سند الشحن او في إيصال غير قابل للتداول.
 3. الا يخالف هذا الاتفاق النظام العام او متعلقاً بعناية عمال الناقل او وكرانه او يقظتهم بخصوص الشحن والتجميع والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحراً وتفرغها.
- يجوز الاعفاء او التخفيف من المسؤولية بعد وقوع الحادث، اما الاتفاقات السابقة فهي باطلة.
- يجوز الاتفاق ويكون صحيحاً في حالات النقل بمشاركة الايجار.
- يجوز الاتفاق ويكون صحيحاً في حالات نقل الحيوانات او النقل على ظهر السفينة.
- يجوز الاتفاق ويكون صحيحاً إذا انصب على الحادث الذي يقع قبل الشحن او بعد التفريغ.
- يجوز الاتفاق ويكون صحيحاً إذا كان من شأنه زيادة التزامات الناقل او التشديد منها.
- يجوز الاتفاق ويكون صحيحاً إذا انصب على تنازل الناقل عن حقوقه قبل وقوع الحادث وهو بذلك يختلف عن تنازل الشاحن.

المطلب الخامس: حالات الاعفاء القانوني من المسؤولية 436

قرر المشرع في بعض الحالات اعفاء الناقل من المسؤولية على الوجه التالي:

1. 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 الهمة 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، وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها هلاك البضائع أو تلفها عن عدم صلاحية السفينة يقع عبء الإثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة.
2. في حال تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة لإثباتها في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع وقيمتها.
3. لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان ذلك ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية:

(1) الفعل أو الخطأ أو الإهمال الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة من الربان أو البحارة أو المرشد أو أحد تابعي الناقل.

- (2) الحريق مالم يحدث بفعل الناقل أو خطئه.
 - (3) مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها.
 - (4) القضاء والقدر "قوة قاهرة".
 - (5) حوادث الحرب "قراصنة".
 - (6) أعمال الأعداء العامين.
 - (7) كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شغب أو حجز قضائي.
 - (8) قيود الحجر الصحي.
 - (9) كل فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو مالك البضائع أو وكيله أو ممثله.
 - (10) كل إضراب عن العمل أو توقف عنه وإغلاق أو عائق عارضي إذا كان من شأن هذه الأفعال منع استمرار العمل كلياً أو جزئياً.
 - (11) الفتن أو الاضطرابات الأهلية.
 - (12) إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر.
 - (13) أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول.
 - (14) 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.
 - (15) عدم كفاية التغليف.
 - (16) عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات.
 - (17) العيوب الخفية التي لا يكشفها الفحص العادي.
 - (18) أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو وكلائه أو تابعيه أو أخطائهم.
 - (19) في 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 البضاعة أو بقيمتها.
- وعلى من يتمسك بهذا الدفع إثبات انه لا شأن لفعل هؤلاء الأشخاص أو أخطائهم في إحداث الهلاك أو التلف.

المطلب السادس: مسؤولية الناقل المحدودة 440

- القصد من مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الا ينوء الناقل تحت عبئها فيعجز عن مواصلة الاستغلال وتطويره.
- إذا تقررت مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها كلياً فيحسب التعويض وفقاً للقيمة المعتادة لبضاعة من جنسها ونوعها في مكان الوصول وزمانه.

- إذا تقررَت مسؤولية الناقل عن الهلاك الجزئي أو التلف أو التأخير فيحسب التعويض بما يعادل النقص الذي أصاب قيمة البضاعة في مكان الوصول وزمانه على الا يزيد عما يستحقه في حالة الهلاك الكلي.
- **الحد الأعلى للمسؤولية:**
- كان على المشرع الاختيار بين ثلاث طرق لحساب الحد الأعلى للمسؤولية وهي:
 1. عدد الطرود وحدات الشحن فيجعل لكل طرد أو وحدة حداً أقصى.
 2. الوزن فيضع لكل كيلو جرام من وزن البضاعة حد اعلى.
 3. عدد الطرود أو الوزن تبعاً لأعلى المبلغين، وهو الضابط المعتمد في القانون الكويت.
- في جميع الأحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين ديناراً عن كل طرد أو وحدة، أو على سبعمائة وخمسين فلساً عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع أي التحديدين أكبر.
- المبالغ المذكورة هي الحد الأعلى، وللمحكمة تقرير اقل منها.
- 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 للمسؤولية، وإذا لم يتم ذكر ذلك اعتبرت الحاوية بما تحويه من طرود وحدة شحن واحدة.
- **وضع المشرع حد بين احكام تحديد مسؤولية الناقل وتحديد مسؤولية المالك:** وتثور هذه المشكلة إذا كان المالك هو الناقل، فيتمسك بتحديد مسؤوليته على أي النصين أفضل له، وعليه قرر قانون التجارة البحرية التالي:
 1. يجب العمل بأحكام مسؤولية الناقل وحدها متى كان هناك عقد نقل سواء كان الناقل مالك ام غير مالك.
 2. إذا لم يوجد عقد نقل كانت احكام تحديد مسؤولية المالك هي الواجبة الاعمال.
- **نطاق تطبيق الحد القانوني للمسؤولية:** هناك حالتين لا يحق فيها للناقل التمسك فيها بالحد الأقصى للمسؤولية وهي:
 1. **إيضاح طبيعة البضاعة وقيمتها:** لا يجوز التمسك في مواجهة الشاحن بالحد الأقصى للمسؤولية متى قدم الشاحن بيان قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها واثبت الناقل هذا البيان في سند الشحن، ويغلب ان يتم ذلك في البضائع النفيسة غالية الثمن، ويحق للشاحن في هذه الحالة المطالبة بقيمتها كما وردت في سند الشحن ولا يتوقف على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل او على قيمة البضاعة الحقيقية، وللناقل دائماً اثبات عدم صحة القيمة المذكورة في مواجهة الشاحن وشركة التأمين، ويجب ان تكون العبارات في سند الشحن دالة على ان نية الطرفين اتجهت الى تعديل احكام المسؤولية وليس لأهداف تأمينية او جمركية والا جاز للناقل التمسك بتحديد الحد الأقصى لمسؤوليته، وقد أورد المشرع في المادة 193 "في جميع الأحوال، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع اذا تعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة لإثباتها في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع او قيمتها".

2. الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى: للناقل أن يتنازل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له وذلك بشرط أن يكون التنازل قد ذكر في سند الشحن المسلم للشاحن، ويستوي ان يتم ذلك قبل او بعد الحادث.
3. الغش او الخطأ الجسيم: هذه الحالة موجودة في صفحة 311 وهي غير مقررة "ملغية".

المطلب السابع: دعوى المسؤولية 447

- أولاً: أطراف الدعوى:
- المدعي:
- قد يكون الشاحن لأنه طرف في العقد.
- قد يكون المرسل اليه لأنه يجوز له الرجوع مباشرة على الناقل لمطالبته بالتسليم او التعويض.
- قد يكون من انتقل اليه الحق في البضاعة حيث يحق له إقامة الدعوى على كل من الناقل او الربان او وكيل السفينة باعتباره وكيلاً للناقل في الدعاوى التي ترفع عليه في محل الوكيل.
- قد يكون المؤمن الذي دفع مبلغ التعويض الى الشاحن او المرسل اليه وحل محله في دعواه تجاه الناقل بمقتضى شرط في وثيقة التأمين.
- المدعى عليه: هو الناقل باعتباره الملتزم بالنقل او وكيله.
- لا يسأل الناقل عن التعويض عن نفس الضرر الا مرة واحدة.
- ثانياً: المحكمة المختصة:
- تختص المحاكم الكويتية في الأحوال التالية:
 1. الدعاوى التي ترفع على الكويتي او على الأجنبي الذي له موطن او محل إقامة في الكويت.
 2. الدعاوى التي ترفع على الأجنبي الذي ليس له موطن او محل إقامة في الكويت متى كان له موطن مختار في الكويت او كانت الدعوى متعلقة بالتزام نشأ او نفذ او كان واجب التنفيذ في الكويت "دولي خاص" (☹).
- ثالثاً: حل النزاع بطريف التحكيم: لم يعرض القانون الكويتي لحل النزاع عن طريق التحكيم.
- رابعاً: الاخطار عند استلام البضاعة:
 - يلتزم من استلم البضاعة متى ما وجد بها عيب بالإسراع في اخطار الناقل بهذا العيب على الوجه التالي:
 1. ان كان العيب ظاهر وجب اخطاره عند الاستلام في ذات اليوم.
 2. ان كان العيب خفي وجب اخطاره خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم الفعلي.
 - يكفي اخطار أحد الناقلين في حال تعدد الناقلين.
 - يجب ان يكون الاخطار مكتوباً.

- لم يشترط المشرع ان يكون الاخطار رسمياً.
- يتحقق الاخطار بمجرد تسليمه لمكتب البريد خلال الفترة ولو لم يتسلمه الناقل فعلاً خلال الفترة المحددة.
- إذا تأخر المستلم عن الاخطار افترض انها سلمت على الحالة المبينة في سند الشحن حتى يقوم دليل على ما يخالف ذلك، وعلى الشاحن او المرسل اليه في هذه الحالة اثبات الضرر "يؤدي تخلف الاخطار عن الموعد المحدد له قيام قرينة بسيطة لصالح الناقل على انه سلم البضاعة سليمة".
- إذا كان التالف بين ظاهر في البضاعة دون الحاجة الى فض الالوعية لزم الاخطار قبل التسلم او اثناء التسلم.
- إذا كان التالف غير ظاهر جاز تقديم الاخطار خلال 3 أيام من تاريخ التسليم الفعلي للبضاعة.
- إذا رفعت دعوى اثناء فترة الاخطار فإنها تغني عن الاخطار.
- **الحالات التي يجب فيها الاخطار:**
- يلزم الاخطار في حال تسلم البضاعة فعلياً.
- لا يلزم الاخطار في حال هلاك البضاعة كلياً.
- لا يلزم الاخطار في حال تأخير وصول البضاعة.
- لا يلزم الاخطار إذا تمت المعاينة للبضائع اثناء الاستلام وتم اثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل او من يمثله والمرسل اليه او من يمثله.
- **ضوابط للتضييق من آثار الاخطار:**
- تخلف الاخطار يقلب عبء الاثبات من الناقل الى المرسل اليه "تقوم قرينة بسيطة لمصلحة الناقل"، ويجب مراعات الضوابط التالية:
- 1. إذا كان الناقل يعلم بالضرر فلا ضرورة لإخطاره.
- 2. لا عبء بميعاد وصول السفينة او ميعاد بدء التسليم لسريان ميعاد الاخطار، بل يجب ان يتم التسليم الحقيقي والكامل.
- 3. يتعين التوسع في استخلاص تنازل الناقل عن حقه في التمسك بعدم تقديم اخطار اليه من ظروف الحال والوقائع "مثال: قبول الناقل بدفع تعويض فيفسر ذلك على انه تنازل عن الاخطار".
- 4. لا مجال لتمسك الناقل بعدم اخطاره إذا صدر منه غش او سرقة.
- 5. لا يحق التمسك بعدم الاخطار الا من جانب الناقل دون غيره من وكلاء السفينة او الشحن او المقاول البحري.
- **طبيعة الاخطار:**
- يترتب على الاخطار التزام الناقل بنفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي او توافر احدى حالات الاعفاء من المسؤولية، ويترتب على عدم الاخطار قيام قرينة بسيطة لصالح الناقل مفادها ان البضاعة سلمت كما جاء وصفها في سند الشحن،

وعليه فان عدم الاخطار لا ينشئ دفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، وانما مجرد قرينة في غير صالح المدعي، مفاد ذلك ان دعوى المسؤولية لا تسقط الا بالتقادم.

- الدفع بعدم الاخطار لا يتعلق بالنظام العام، فيجوز الاتفاق على إنقاص او زيادة مدة الاخطار، ويجوز للناقل التنازل عنه صراحة او ضمناً.

- خامساً: تقادم دعوى المسؤولية:

- تنتضي الدعاوى الناشئة عن عقد عمل بحري بمضي سنة من:

1. تاريخ تسليم البضائع او من التاريخ الذي كان يجب ان يتم فيه التسليم.
2. في حال استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ المدة من اليوم الذي يعلم فيه من دفع غير المسحق بحقه بالاسترداد.
- الهدف من تقصير مدة انقضاء الدعوى: تصفية عملية النقل في أسرع وقت ممكن لكيلا تتراكم الدعاوى.
- يشمل التقادم: كل دعوى تستند الى حق ينشئه عقد نقل البضائع بالبحر.
- تخضع المدة للانقطاع والوقف، وينقطع سريان المدة بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول، وبمفاوضات التسوية بين الطرفين او ندب خبير لتقدير الاضرار بالإضافة الى الأسباب المقررة قانوناً.
- يجب ان يتمسك الناقل او وكيله بالتقادم "ليس من النظام العام".
- سادساً: امتياز التعويضات عن هلاك او تلف البضاعة: للشاحن والمرسل اليه امتياز لضمان التعويضات المستحقة عن هلاك او تلف البضاعة على السفينة واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وملحقاته، وهو امتياز من الدرجة الرابعة، ولا يشمل هذا الامتياز المبالغ المستحقة عن التأخير في التسليم.

المبحث الرابع: انقضاء عقد النقل 459

1. **بالتنفيذ:** أي بقيام الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول في الميعاد وقيام المرسل اليه او الشاحن بدفع اجرة النقل.
2. **بدون تنفيذ:** بسبب القوة القاهرة التي تؤدي الى استحالة التنفيذ "انفساخ".
3. **فسخ العقد:** إذا لم يتم أحد الطرفين بتنفيذ التزاماته، وللطرف الاخر طلب الفسخ والتعويض.

- **الفصل الثاني: ملغي من صفحة 461 الى صفحة 489**

الفصل الرابع: البيوع البحرية 490 "قراءة التمهيد وخطة الدراسة"

الفرع الأول: البيوع عند القيام 494

- تشمل البيوع عند القيام نوعين من البيوع هما:
 1. **عقد البيع "سيف"** - من صورته (البيع مع إلزام البائع بأداء المصروفات وإبرام عقد النقل دون عقد التأمين)
 2. **عقد البيع "فوب"** - (من صورته البيع مع التسليم على الرصيف في ميناء الشحن "فاس")
- أثر المشرع تنظيم عقدي البيع سف وفوب دون غيرهما لشيوعهم في الاستخدام ولأنهما يعتبران الأصل لباقي أنواع البيوع والتي تعتبر منشقة منهم.

المبحث الأول: عقد البيع "سيف" 494

- **التعريف:** هو بيع بضاعة مصدره بطريق البحر الى محل معين ببدل مقطوع يشمل ثمن البضاعة والتأمين عليها واجرة النقل بالسفينة.
- تحديد الثمن في هذا البيع يكون بشكل جزافي ويشمل العناصر الثلاث السابقة.
- لا يقبل أي عنصر من عناصره التعديل بعد إبرام العقد، فلو تمكن البائع من شحن البضاعة بكلفة اقل مما هو منفق عليه فلا يحق للمشتري الخفض من القيمة المنفق عليها والعكس صحيح.

المطلب الأول: خصائص عقد البيع "سيف" 459

أولاً: عقد بيع لبضاعة ممثلة بمستندات: أي من خلال تسليم سند الشحن وليس التسليم الفعلي للبضاعة، فالعقد يضع التزامات مستندية على عاتق البائع، فعندما يتسلم الناقل البضاعة فإنه يحرر سند الشحن للبائع الذي بدوره يرفق بهذا السند أي مستندات أخرى كوثيقة التأمين أو شهادة المنشأ ويقدمها للمشتري لتقاضي الثمن أو الى البنك المعلن للاعتماد، وحائز السند يعتبر حائز للبضاعة، وعليه يستطيع الرجوع على الناقل بناء على اخلاله بعقد النقل إذا ما سلم البضاعة لغيره.

ثانياً: انتقال تبعة هلاك البضاعة المبيعة عند الشحن: تنتقل تبعة الهلاك على المشتري من لحظة شحن البضاعة على السفينة "دخولها السفينة"، وعليه إذا ورد شرط في عقد البيع يحمل البائع تبعة الهلاك بعد شحن البضاعة فإنه لا يعتبر عقد بيع "سيف"، وهناك بعض الشروط لا تغير وصف العقد كشرط الدفع طبقاً للوزن المسلم "مجرد طريقة لاحتساب الثمن في حال غرق السفينة بالكامل"، فالمشتري تقع عليه تبعة الهلاك منذ الشحن ويقع على البائع الفروق في الوزن الناتجة عن النقص بسبب التبخير أو الخطأ في القياس، ويتم احتساب الثمن في ميناء الوصول، أخيراً فإن المعيار هو حاجز السفينة "يتحمل

البائع تبعة ما يلحق البضاعة من ضرر حتى اللحظة التي تجتاز فيها البضاعة حاجز السفينة، وتنتقل هذه التبعة بعد ذلك الى المشتري بمجرد عبور البضاعة حاجز السفينة".

ثالثاً: حيازة سند الشحن تمثل الحيازة الرمزية للبضاعة: يقوم سند الشحن بوظائف متعددة هي:

1. اثبات واقعة استلام البضاعة من الشاحن.
2. أداة لإثبات عقد النقل.
3. تمثيل الحيازة الرمزية للبضاعة "فيكون لحائز السند الحيازة الرمزية للبضاعة في الوقت الذي تكون فيه الحيازة المادية لتلك البضاعة بيد الناقل".
- بتطبيق شروط الحيازة القانونية في القانون المدني نجد ان الناقل يحوز البضاعة ويباشر اعمال مادية عليها لحساب الحائز الحقيقي وهو حامل السند "حيازة الناقل هي حيازة عرضية".
- تظهير السند تظهيراً ناقلاً للملكية ينقل الحيازة للمظهر اليه.
- يلتزم الناقل بتسليم البضاعة للحامل الشرعي للسند.
- ولكي يعتبر سند الشحن ممثلاً للبضاعة الواردة فيه لا بد من توافر الشروط التالية:
1. ان يعين السند ذاتية البضاعة بأن يدرج وزنها او عددها والعلامات المميزة لها دون غموض "فالحيازة لا ترد على أشياء يشوبها الغموض".
2. ان يعطي السند لحائزه الحق في تسلّم البضاعة من الناقل والحق في التصرف فيها اثناء الرحلة البحرية "وهذا يتطلب ان يكون السند قابلاً للاحتجاج به قبل الناقل".
3. ان تكون حيازة السند هي الشرط الوحيد والكافي لحيازة البضاعة رمزية دون توقف على رأي الناقل بمعنى ان يكون السند لأمر او لحامله.
- وعليه فان سند الشحن الاسمي لا يمثل البضاعة لأنه ينتقل وفق احكام حوالة الحق، ذلك ان حوالة الحق تتطلب اعلان الناقل وقبوله.

المطلب الثاني: آثار عقد البيع "سيف" 501

أولاً: التزامات البائع:

1. تسليم البضاعة: وهو على نوعين:
- التسليم المادي للبضاعة: يكون بتوفير البضاعة بالموصفات المتفق عليها وتسليمها للناقل "به تنتقل تبعة الهلاك"، ويلتزم البائع بالتسليم المطابق من حيث الجودة والكمية، على انه من المعتاد ان ينص في العقود البحرية على التسامح في النقص

الذي لا يتجاوز 5%، ويتم التجاوز عن النقص والمخالفة المسموح بهم عرفاً، ويلتزم البائع في بعض البيوع سريعة التلف "كالفواكه" بتسليم بضاعة صالحة للنقل البحري بحيث تتحمل الرحلة وتصل الى ميناء الوصول سليمة.

- نصت المادة 150 بحري على انه "إذا ظهرت بالبضاعة مخالفة لما جاء في الأوراق، ولم تجاوز القدر المسموح به عرفاً كان المشتري ملزماً بقبولها مع تنزيل في الثمن يقدره الخبراء وفقاً للعرف المعمول به في ميناء الوصول".
- **التسليم الرمزي للبضاعة:** يكون بتسليم المشتري المستندات الممثلة للبضاعة "تنتقل الحيازة الرمزية للبضاعة".
- 2. **ابرام عقد النقل:**

- يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري ليس بصفته وكيلاً عن المشتري وانما تنفيذاً لالتزاماته الناشئة عن عقد البيع.
- يتفق البائع مع الناقل على طريق النقل المعتاد وقت ابرام عقد النقل وليس وقت ابرام عقد البيع.
- إذا تعذر سلوك الطريق المعتاد للشحن وقع التزام على البائع شحن البضاعة باتباع أي طريق اخر وتحمل وحدة التكاليف.
- يقع على البائع التزام بنقل البضاعة من مكانها الى ميناء الشحن.
- يلتزم البائع بنفقات الشحن والتفريغ لأنها تدخل في ثمن البضاعة، على ان التفريغ في ميناء الوصول يكون على عاتق البائع بالقدر المتفق عليه مع الناقل فقط، فان زادت النفقات تحملها المشتري.
- يلتزم البائع في شحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه او في ميعاد معقول إذا لم يتم الاتفاق على ميعاد، الشحن على الصنادل والعائمات لتوصيل البضاعة للسفينة في عرض البحر لا يعد شحناً فعلياً، بل يلزم الشحن الفعلي في الميعاد.
- إذا لم يقم البائع بالشحن في الوقت المتفق عليه عد مخالفاً بالتزاماته.
- الشحن المقصود هنا هو صعود البضاعة على السفينة وليس مجرد ايصالها للميناء "الشحن الفعلي".
- يجب الا يؤذن للناقل بتغيير السفينة الناقلة في الطريق مالم يكن ذلك مما تجري به العادة في الظروف المماثلة.
- يلتزم البائع بنفقات اعداد البضاعة للشحن من تغليق وحزم وغيره، وكذا نفقات الوزن والعد والتراخيص الجمركية.
- على البائع اخطار المشتري بتاريخ الشحن واسم السفينة دون تأخير بمجرد تمام الشحن، ولا يوجد جزاء على البائع في حال اخلاله بهذا الالتزام وفق القانون البحري، وانما تطبق القواعد العامة.

3. ابرام عقد التأمين على البضاعة:

- يلتزم البائع بالتأمين على البضاعة من جميع اخطار الرحلة.
- يعتبر مبلغ التأمين عنصر من عناصر الثمن في عقد البيع "سيف".
- إذا نقلت البضاعة على دفعات وجب تأمين كل دفعة.
- لا يجوز ان يكون البائع مؤمناً لان الهدف من التأمين تقديم ضمان إضافي للمشتري.
- يجب ان يقبل عقد التأمين التداول.

- يجب الا يقل مبلغ التأمين عن الثمن الوارد في عقد البيع مضاف اليه 10% نسبة زيادة على قيمة البضاعة في ميناء الوصول بالإضافة الى الربح المتوقع.
- يلتزم البائع بالتأمين ضد الاخطار العادية في عملية النقل البحري، اما الاخطار غير العادية فلا يلتزم بالتأمين ضدها كالحرب والاطار الخاصة بتجارة معينة الا إذا اتفق صراحة على ذلك.

4. تسليم المستندات الى المشتري:

- للمشتري اشتراط أي سندات أخرى كشهادة المنشأ وشهادة الفحص قبل الشحن.
- يترتب على اخلال البائع بهذا الالتزام رفض المشتري تسلم المستندات.
- يلتزم البائع بإرسال سند الشحن نظيفاً وقابلاً للتداول وخصوصاً بالبضاعة المبيعة.
- **شروط سند الشحن:**

1. سند شحن نظيف:

- يعتبر سند الشحن نظيفاً إذا لم يحتوي على شروط إضافية صريحة تؤكد وجود عيوب في المبيع او في كيفية حزمه.
- لا يعتبر من ضمن الشروط التي تجعل السند غير نظيف الشروط التي يضعها الناقل في السند كسبق استخدام الاوعية او الاغلفة او عدم المسؤولية عما يحدث من ضرر بسبب طبيعة المبيع او جهل الناقل بمحتويات الطرود او وزنها، وكذا التحفظات التي لا تفيد صراحة ان البضاعة معيبة كالإشارة الى شحنها في صناديق مستعملة، وكذا الشروط التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الاخطار التي تنشأ عن طبيعة البضاعة او سوء التغليف.
- يتم ادراج هذه الشروط قبل تمام الشحن.
- اثبات حالة البضاعة بعد الشحن على السفينة لا يجعل من سند الشحن غير نظيف "مثال شب حريق بعد الشحن واتلف جزء من البضاعة فقام الناقل بتدوين ذلك في سند الشحن".
- التحفظ قبل الشحن = سند شحن غير نظيف "لان تبعة الهلاك مازالت على البائع".
- التحفظ بعد الشحن = سند شحن نظيف "لأن تبعة الهلاك انتقلت الى المشتري".

2. سند شحن قابل للتداول:

- يكون السند قابل للتداول إذا كانت حيازته هي الشرط الوحيد والكافي لحيازة البضاعة بموجبه حيازة رمزية.
- يخول السند لحامله الحق في تسلم البضاعة والحق في التصرف فيها اثناء الرحلة.
- إذا كان يمكن لحائز السند التنازل عن حقوقه قبل الناقل دون ان يتخلى عن حيازة السند فلا يعد هذا السند سنداً ممثلاً للحيازة الرمزية للبضاعة "هناك تلازم بين حيازة السند والحقوق على البضاعة".
- يجب ان يكون سند الشحن لأمر او لحامله.
- انتقال سند الشحن يعني الانتقال الرمزي لحيازة البضاعة.

- لا يلتزم الربان بالتخلي عن البضاعة الا لحامل السند.
- المستند الاسمي لا يمكن تداوله بالطرق التجارية، ولا يمكن نقله الا عن طريق حوالة الحق، ويتعين اخطار الربان بالحوالة حتى يمكن الاحتجاج بها امامه، وعليه فان حيازته لا تمثل حيازة رمزية للبضاعة.
- 3. ان يكون سند الشحن خاصاً بالبضاعة المبيعة:
- أي يحقق ذاتية البضاعة دون غموض، وذلك بتعيينها على وجه دقيق " لا ترد الحيازة على أشياء غير محددة".
- يجب ان يبين سند الشحن نوع وعدد ووزن البضاعة حسب الأصول.
- يجب ان يتضمن السند العلامات الموضوعية على البضاعة لتمييزها.
- إذا كانت البضاعة المنقولة تشحن عن طريق الصب "نפט - حبوب" فان كانت مرسلة لمشتري واحد كان سند الشحن يمثلها جميعها، اما ان كانت مرسلة الى عدة مشتريين فانه يجب ان يحرر لكل حصة من هذه البضاعة سند شحن مستقل، وتكون الحصص داخل السفينة غير معينه، ويكون التخصيص ما دام سند الشحن يبين اسم السفينة وتاريخ الشحن وكمية ونوع البضاعة التي تخص كلاً من المرسل إليهم.

سند الشحن يعطي المشتري الحق في الرجوع على الناقل:

- للمشتري الرجوع على الناقل عند اخلاله بعقد النقل وتلف او هلاك البضاعة والتأخير.
- إذا تعددت رحلات النقل وجب توفير غطاء للمشتري لجميع مراحل عملية النقل في مواجهة الناقلين، وتسليمه جميع سندات الشحن لجميع المراحل.
- إذا كان سند الشحن يحيل الى عقد ايجار السفينة وجب ارفاق صورة من هذا العقد.

ثانياً: التزامات المشتري:

1. الوفاء بالثمن واجرة النقل وقيمة التأمين:
- لا تزامن بين الدفع والتسليم في هذا العقد "المشتري يتسلم البضاعة حكماً عند الشحن".
- يتم الوفاء غالباً من خلال الاعتماد المستندي الصادر من أحد البنوك المحلية في بلد البائع، ففي اغلب الأحوال يتم دفع ثمن البضاعة عن طريق اعتماد مستندي غير قابل للنقض ومؤيد من بنك محلي في بلد البائع "تذكر تجاري".
2. الالتزام بقول المستندات:
- يلتزم المشتري بقبول المستندات المرسلة اليه مالم تكن ناقصة او غير مطابقة لشروط البيع.
- لا يعتبر البائع نفذ التزامه الا بتظهير السند للمشتري تظهيراً ناقلاً للملكية إذا كان السند لأمر، اما إذا كان السند لحامله فانه يتم التزامه بنقل السند لحيازة المشتري.

- استلام المشتري للسندات "الاستلام الرمزي للبضاعة" لا يحرمه من رفض استلام البضاعة في ميناء الوصول "استلام حقيقي" إذا كانت غير مطابقة مالم يكن هذا الاختلاف مما يسمح به عرفاً، والا كان المشتري ملزماً بقبولها والتنزيل من الثمن المتفق عليه.
- السندات يجب ان تكون مطابقة لما اتفق عليه في العقد والا لا يلزم المشتري باستلامها ولا دور للعرف في هذه الحالة.
- يعتبر المشتري قابلاً للسندات إذا استلمها ولم يعترض خلال سبعة أيام من استلامها.
- يتم الاعتراض بإخطار البائع بإرسال مستندات مطابقة للشروط خلال فترة مناسبة.
- يحق للمشتري فسخ العقد مع التعويض ان كان له مقتض بعد فوات هذه المدة وعدم ارسال المستندات من قبل البائع.
- إذا رد المشتري السندات لأسباب معينة او قبلها بشروط فليس له بعد ذلك ان يبدي أي اعتراض غير الأسباب والقيود التي سبق ايرادها.
- إذا رد المشتري السندات دون مسوغ كان مسؤولاً عن تعويض البائع عما ينجم عن ذلك من ضرر.

المبحث الثاني: عقد البيع "فوب" 513

- **التعريف:** هو البيع الذي يتم فيه تسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري لنقلها.
- يختلف عن عقد البيع "سيف" في ان البائع لا يلتزم فيه بإبرام عقد النقل او التأمين، وعليه فان الثمن لا يشمل نفقات النقل والتأمين.
- يقوم المشتري بأداء ثمن النقل والتأمين للناقل مباشرة والمؤمن لديه.
- ليس على البائع سوى احضار البضاعة للميناء وتسليمها للناقل الذي تعاقد المشتري معه.
- ينفذ عقد البيع "فوب" كله في ميناء الشحن الذي يتفق عليه في العقد.

المطلب الأول: خصائص عقد البيع "فوب" 514

أولاً: عقد البيع "فوب" يعتبر بيعاً لبضاعة ممثلة بمستندات:

- غالباً ما يتفق الطرفان على ان يتسلم البائع سند الشحن من الناقل الذي ابرم معه المشتري عقد النقل.
- إذا كان المشتري متواجداً في ميناء الشحن تسلم هو سند الشحن.
- يتولى البائع على نفقته استخراج اذن التصدير وجميع الإجراءات الخاصة بالشحن.

ثانياً: انتقال تبعة هلاك البضاعة المببوعة عند الشحن:

- الأصل ان تبعة الهلاك تنتقل بمجرد شحن البضاعة على السفينة، ولكن بما ان الملتزم بإبرام عقد النقل هو المشتري فانه في حالات معينة تنتقل تبعة الهلاك للمشتري قبل الشحن وهي:
- 1. في حال اخلال المشتري بالتزامه بإخطار البائع باسم السفينة في الميعاد المناسب او احتفظ بحق تعيين مدة لتسلمه البضاعة او لتحديد ميناء الشحن ولم تصدر عنه تعليمات محددة خلال تلك المدة.
- 2. إذا تأخر وصول السفينة الى ما بعد انتهاء المدة المعينة للشحن، او إذا لم تستطع السفينة شحن البضاعة خلال تلك المدة.
- تعيين البضاعة:
- إذا كانت موجودة ومعينة بالذات فإنها تعيين وقت العقد.
- إذا كانت معينة بالنوع او كان بضاعة مستقبلية فان التعيين يكون عند الشحن او من خلال وضع علامات عليها قبل عملية الشحن.
- إذا كانت البضاعة حصصاً غير مقسمة بعد لأكثر من مشتري في مستودع معين فتكفي للتعيين الإشارة في العقد الى ان المبيع حصة قدرها كذا من المخزن رقم كذا، وفي هذه الحالة تكون البضاعة معينة بذاتها.
- تحديد ما إذا كانت أفعال البائع قد ترتب عليها تعيين البضاعة من عدمه من مسائل الواقع التي تخضع لتقدير المحكمة.

المطلب الثاني: آثار عقد البيع "فوب" 516

- الزم المشرع المشتري بإبرام عقد النقل واخطار البائع به لكي يتمكن البائع من تنفيذ التزامه بتسليم البضاعة على ظهر السفينة "يشمل الاخطار اسم السفينة ومكان وتاريخ الشحن والمهلة المعينة للقيام بالشحن".
- يلتزم البائع بتسليم البضاعة "لشحنها في الموعد والمكان المحدد في الاخطار"، ويتحمل النفقات الخاصة بإعداد البضاعة للشحن.
- بعد إتمام البائع التزامه بالتسليم على الوجه السابق يترتب عليه التزام بإخطار المشتري دون تأخير بما يفيد الشحن وعليه تزويده بالمستندات التي تفيد ذلك، ويكون ذلك على نفقة المشتري.
- تنتقل تبعة الهلاك بعد ذلك من البائع الى المشتري بمجرد اجتياز البضاعة حاجز السفينة.
- ينتهي التزام البائع بمجرد التسليم.
- يتعين على المشتري بعد ذلك الوفاء بالثمن.
- الفرع الثاني: البيوع عند الوصول ملغي من صفحة 517 الى نهاية الكتاب

لهاية المقدم نسالكم الدعاء وبالنوفيق