

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

تفريغ مادة النظام البحري و الجوي - ( نظم ٣٥٧ )  
المستوى السادس - تعليم عن بعد - قسم الأنظمة

صيفي ١٤٣٩هـ

: أستاذ المقرر

أحمد بن عبدالمحسن الطويان

: إختبار المقرر

يوم الثلاثاء ١١/١١/١٤٣٩هـ - ٢٤/٠٧/٢٠١٨م  
الفترة الثانية : الساعة الواحدة ظهراً

للتعديل والاستفسار على التليجرام ...

@Law\_ibr @Amaalab

هذا العمل جهد شخصي قابل للخطأ والنسيان فإن أصبنا فبتوفيق من الله و إن أخطأنا فمن أنفسنا والشيطان ، و قمنا بهذا التفريغ بما سمعناه من أستاذ المقرر في اللقاءات الحية مع العلم هو لا يغني عن المذكرة التي يشرح منها الأستاذ و المحاضرات المرئية و المسموعة المعتمدة من عمادة الجامعة للتعليم عن بعد ، لكن هذا التفريغ يعد وسيلة مساعدة للمذاكرة من المذكرة الرئيسية ، وفق الله من نشره بإسمائنا واستفاد منه لا من نسبه لنفسه أو باعه .

تفريغ مادة النظام البحري و الجوي صيفي ١٤٣٩ هـ  
اللقاء الحي الأول ص ٢ إلى ص ٥

النقاط التي تم التنويه عليها من قبل الدكتور في بداية اللقاء :

- ١- المنهج المقرر هو المذكرة المعدة من قبل الدكتور آدم ابو القاسم احمد اسحاق ، وهي مطلوبة كاملة ، و إن كان هناك إضافات أو تعديلات أو تصحيحات لبعض الأمور في المذكرة فهي غير مطلوبة علينا في الإختبار.
- ٢- مادة النظام الجوي والبحري قائمة بشكل أساسي على المعاهدات والإتفاقيات الدولية سواء كانت ( كمالية أو إتفاقيات متعددة الأطراف.. الخ ) جميعها مطلوبة علينا فلا بد من التركيز على مسألة الإتفاقيات والمعاهدات الخاصة في هذه المادة ، لأن أصل هذا النظام قائم على هذا المصدر المهم جداً .. مثل ( سنوات - اسم المعاهدة.. ) فهذا مطلوب ومهم جداً جداً .
- ٣- أسئلة الإختبار النهائي تؤخذ من بنك الأسئلة عن طريق اختيار العمادة للأسئلة من أي نموذج وتضعه للإختبار النهائي، فلا بد من الإستعداد والإلمام للمادة.
- ٤- الأسئلة الموضوعية من قبل الدكتور غالباً قد تأتي في الإختبار وغالباً تكون مباشرة وواضحة ويسيرة وبإذن الله لن يكون بها صعوبة .
- ٥- التكاليف يفضل الدكتور بدل عنها المراجعة النهائية بشكل كامل في آخر لقاء أو آخر لقاءين وتكون المراجعة في المسائل المهمة وهي أهم من التكاليف .
- ٦- التواصل مع أستاذ المادة و أفضل طريقة للتواصل مع أستاذ المادة هي بوابة تدارس وفي حالة وجود إشكالية في ذلك ، يستطيع التواصل مع الأستاذ عن طريق الإيميل.

أهداف المقرر:

- ١- أن يتعرف الطالب على أهداف القانون البحري و الجوي ( في أن يعرف ماذا يقصد في النظام الجوي والبحري ، هل المقصود فيه نظام التنفيذ أم نظام التحكيم أم نظام الشركات أم له تركيبة أو طبيعة مختلفة عن هذه الأنظمة المحلية و الوطنية )
- ٢- فهم تاريخ القانون البحري و الجوي وهي مهمة.
- ٣- يتعرف على مصادر القانون البحري والجوي ونطاق تطبيقه.
- ٤- يتعرف على الأهمية الإقتصادية للنقل البحري و الجوي.
- ٥- يتعرف على النظام القانوني للسفينة و ملكيتها وتسجيلها والحجز عليها.
- ٦- التنظيم القانوني للتجارة البحرية.
- ٧- النظام القانوني للطائرة و ملكيتها وتسجيلها.
- ٨- استيعاب مسألة عقد النقل البحري و الجوي والإتفاقيات المنظمة لهذه العقود.

أولاً : تعريف النظام ( القانون ) البحري:

وقبل الدخول في نظام القانون البحري و الجوي ، لابد من التركيز على مسألة مهمة جداً وهي الفرق بين القانون العام و بين القانون الخاص .

س١ : ماهو الفرق بين القانون العام و بين القانون الخاص ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج١ : هناك ضابط محدد من خلاله نميز الفرق بين القانون العام و الخاص ، هو:

١- القانون العام :

مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي تكون فيها الدولة طرفاً باعتبارها صاحبة سلطة و سيادة.

س٢ : هل هذا الضابط دقيق ؟ بمعنى هل هناك عقود تكون الدولة طرف فيها ويكون القانون قانون خاص ؟ أي هل ممكن أن يكون أحد الأطراف دوله ويكون القانون المنظم أو القواعد القانونية المنظمة لهذه العلاقة من قواعد القانون الخاص ؟  
ج٢ : ممكن إذا تنازلت الدولة عن صفة السيادة ، بمعنى المتبّع في كثير من التجارة الدولية تكون هناك مثلاً شركة كبيرة عندها استثمارات معينة وتريد مؤسسة عامة تابعة لدولة ما أن تدخل مع هذه الشركة في عقد معين . فا تشترط هذه الشركة بقولها لا أستطيع التعاقد معك بقصدها المؤسسة العامة باعتبارها دولة أو ممثلة عن الدولة إلا بعد التنازل عن صفة السيادة ، حتى تضمن الشركة حقوقها أو عدم تغيير بعض بنود العقد.  
إذاً في هذه الحالة

س٣ : القواعد التي تنظم العلاقة القانونية بين هذه المؤسسة العامة وبين الشركة ( هل هي قواعد النظام العام أو قواعد النظام الخاص ) ؟

ج٣ : قواعد النظام الخاص . لأنها تنازلت عن صفة السيادة وهذا هو الفرق بين القانون العام وبين القانون الخاص.  
وفي حالة دخول الدولة بصفتها صاحبة سيادة كطرف و الطرف الآخر طرف محلي أي نفس الدولة يكون القانون عام داخلي .

#### القانون العام الداخلي : من أمثله :

١- القانون الدستوري ٢- القانون الإداري ٣- القانون المالي ٤- القانون الجنائي.  
والدولة طرف في العلاقة القانونية بصفتها صاحبة سيادة وفي نفس الدولة فيكون داخلي وفي حالة كون هناك عنصر أجنبي في هذه العلاقة فيكون القانون العام خارجي . **مثل :** القانون الدولي العام.

#### ٢- القانون الخاص :

عكس القانون العام ، فهو قواعد قانونية تحكم العلاقات بين أشخاص القانون الخاص ، أفراد عاديين ممكن يكون شخص معنوي ، شركة أو مؤسسة لكن لا بد أن يكون من أشخاص القانون الخاص . من أمثله :  
١- القانون المدني ٢- القانون التجاري ٣- قانون العمل و غير ذلك .

#### ٣- القانون المختلط :

هو مجموعة القواعد القانونية التي تختلط فيها القواعد العامة ( الأمرة ) مع القواعد الخاصة ( المكلمة أو المفسرة ) .

س٤ : ماهي القواعد الأمرة وما المقصود بالقواعد المكلمة أو المفسرة ؟ هل هناك فرق بينهما ؟

ج٤ : نعم هناك فرق والإختلافات يعدّها شُراح القانون في نقاط متعددة منها في الصياغة ومنها في مسألة أن لا يمكن ولا يجوز في القواعد الأمرة الإتفاق على مخالفتها . وهذا أهم فرق بين القواعد الأمرة والمكلمة أو المفسرة ، أما القواعد المكلمة أو المفسرة فيجوز الإتفاق على خلافها .

و غالباً يكون واضح في نص المادة أن هذه المادة قاعدة مكلمة فتنص على أمر معين ثم في نهاية المادة على سبيل المثال تنص ( على ما لم يتفق الأطراف على خلافها ) .  
وهذا كثير في نظام العمل ، في نظام التحكيم . توافر هذه العبارة بشكل كبير في مواد متعددة .

#### \* تعريف القانون البحري :

هناك عدة تعريفات يتم قراءتها ، لكنه رجّح التعريف الثالث : مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ من استخدام البحار في الملاحة البحرية.  
وهو أشمل تعريف لأنه يضم بشكل واضح مكان الملاحة ( البحر ) وأداة الملاحة البحرية ( السفينة ) .

#### \* أقسام القانون البحري : ( روجع في اللقاء ٨ )

ينقسم إلى قسمين : ١- القانون البحري العام . ٢- القانون البحري الخاص .

١- القانون البحري العام : مجموعة القواعد تنظم العلاقات التي تنشأ عن الملاحة البحرية ، و تكون الدولة طرفاً فيه باعتبارها صاحبة السلطة على إقليمها .

س ٥ : ماهي المسائل التي ينظمها القانون البحري العام ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج ٥ : فهو يشمل إذن :

١- القانون الدولي العام البحري : هو الذي يحكم العلاقات البحرية بين الدول في وقت السلم ووقت الحرب .  
مثل : حرية الملاحة البحرية - البحر الإقليمي - الحصار البحري - الإرشاد البحري - أعالي البحار .

٢- القانون الإداري البحري : تنظّم قواعده العلاقات بين العاملين في الملاحة البحرية وبين الإدارة التابعة للدولة المكلفة في تنظيم الملاحة البحرية في البلد أو الدولة .

مثل : شروط منح الجنسية للسفينة - قواعد تسجيل السفينة - تنظيم الإرشاد في الموانئ وغير ذلك .

٣- القانون الجنائي البحري : ينظم الجرائم المتصلة بالملاحة البحرية و عقوبة مرتكبيها .

مثل : الجرائم المتصلة بتسجيل السفن - جرائم متصلة بالنظام العام و الآداب في السفن .

٢- القانون البحري الخاص : مجموعة قواعد تحكم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية ، و النشاط الخاص في ميدان الملاحة البحرية ، سواء قام به الأفراد أو الشركات الخاصة .

س ٦ : ماهي المسائل التي ينظمها القانون البحري الخاص ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج ٦ : ١- تنظيم عقود بناء السفن و بيعها و تأجيرها و رهنها .

٢- استغلال السفن في نقل البضائع أو الأشخاص . ( مهم )

٣- التأمين على السفن ، أو على ماتحملة من بضائع و أشخاص .

٤- القواعد التي تحكم التصادم البحري .

٥- تنظيم المساعدة و الإنقاذ البحري .

٦- تنظيم الخسارات المشتركة .

\*جزئية مهمة قد يأتي منها سؤال\*

س ٧ : قد تقوم المؤسسات العامة للدولة في النشاط الخاص في ميدان الملاحة البحرية ومع ذلك عندما يكون هناك نزاع أو

إشكال معين يعالجه القانون البحري الخاص وليس القانون البحري العام مع أن الدولة طرفا فيه ، ماهو السبب في ذلك ؟

ج ٧ : لأن الدولة لا تمارس فيه الإستغلال البحري بوصفها سلطة ذات سيادة ، إنما تمارسه كما يمارسه أي شخص

خاص ، فيكون القانون البحري الخاص هو المنظم لهذه المسألة . راجع ص

\*

نهاية اللقاء الأول ص ٥

\* ص ٦ إلى ص ١٦ \* اللقاء الحسي الثاني

وقفنا في نهاية اللقاء الأول عند القانون البحري الخاص ، ومن أمثلة المسائل التي يحكمها القانون البحري الخاص :

١- تنظيم عقود بناء السفن . ٢- استغلال السفن في نقل البضائع أو الأشخاص ٣- التأمين على السفن ٤- القواعد

التي تحكم التصادم البحري ٥- تنظيم المساعدة و الإنقاذ البحري ونحوه .

تاريخ نشوء النظام البحري :

تنقسم إلى أربعة مراحل

١- تطور النظام البحري في العصر القديم .

٢- تطور النظام البحري في العصر الوسيط .

٣- تطور النظام البحري في العصر الحديث .

٤- تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية . ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم )

منذ القدم هناك نظام بحري لكن لم تكن هناك قواعد مكتوبة كما في كل أو معظم القوانين بل عن طريق العرف ، وكان هناك أعراف معينة يتعارف عليها الناس أو المتخصصون في هذا المجال وتكون ملزمة بينهم فهذا هو القانون و القانون لا يشترط فيه أن يكون مكتوباً .  
يتم قراءة تطور النظام البحري في العصر القديم و الوسيط .

وهناك قواعد تعارف عليها في العصر القديم ومازالت موجودة ، كذلك يتم قرائتها ص ٨ - ص ٩ - ص ١٠

- بالنسبة للتواريخ في المعاهدات والقوانين في مادة النظام البحري و الجوي فهي مهمة جداً جداً -
- والسبب في ذلك لو تصورت مثلاً في النظام ( الجوي ) بأن طائرة أقلعت من المنامة و اتجاهاها لمحطة الوصول إلى تونس على سبيل المثال وحدثت إشكالية في الطائرة تضمنت جريمة معينة أو جريمة ومخالفة قانونية ونحوها هنا أنت كمستشار قانوني متخصص

س٦ : ماهو القانون الذي سيتم تطبيقه في هذه الحادثة أو هذه المنازعة أو هذه الجريمة على سبيل المثال ؟

ج٦ : الطائرة هنا من المنامة إلى تونس مرّت في طريقها على عدة دول مختلفة فمعناها أن هناك إتفاقيات دولية وهناك أنظمة مختلفة محلية أو معاهدات دولية .

٣- مرحلة تطور النظام البحري في العصر الحديث : ( روجع في اللقاء ٨ )

هناك أنظمة حديثة معاصرة و أنظمة وطنية مثلاً كما في النظام السعودي وسيتم الحديث عنها ، وهناك إتفاقيات أيضاً دولية تنظم النظام البحري ، لأنه بلا شك الملاحة البحرية في العصر الحديث تختلف عن العصر القديم فمع هذا التطور تطوّرت معها التشريعات والمعاهدات و الإتفاقيات بين الدول المختلفة ، فنجد مثلاً : فرنسا كيفية تطور التشريع لديها فيما يخص النظام البحري .

هناك لائحة بحرية صدرت عام ١٦٨١م وهي مهمة جداً لأن الأنظمة التي صدرت بعد هذه اللائحة نتجت متأثرة منها .

س٧ : من الذي أصدر هذه اللائحة البحرية ؟ ( مهم )

ج٧ : لويس الرابع عشر ( ملك فرنسا ) .

٤- تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية : \* هذه الجزئية مهمة جداً جداً ( روجع في اللقاء ٨ )

أ- أول نظام نظم هذه المسألة هو نظام المحكمة التجارية والذي صدر عام ١٣٥٠هـ وهذا النظام مهم جداً يحوي مواد مختلفة في جزئيات مختلفة ، وكثير من هذه المواد الذي تضمنها هذا النظام عدلت و غيرت و نشأت أنظمة جديدة مثل مواد في التحكيم التجاري و صدر نظام جديد وألغيت القديمة منها في التحكيم التجاري وكذلك مثلاً نظام السجل التجاري ألغيت بعضها وعدلت لأنه صدر نظام جديد للسجل التجاري ، لكن لا يزال إبقاء هذه المواد معمول فيه في المحكمة التجارية . وحين يطلق النظام التجاري بالمملكة العربية فهو يقصد به نظام المحكمة التجارية الصادر في ١٣٥٠هـ فهو يحوي مواد تنظم التجارة البحرية في هذه المواد المذكورة في ص ١١ .

ب- و صدر سنة ١٣٥٤هـ نظام مديرية خفر السواحل وتوابعها ، تضمن أحكام تسجيل السفن ونقل الملكية وتنظيم العمل في الموانئ البحرية السعودية .

ج- و صدر سنة ١٣٩٤ هـ صدر نظام أساسي وجوهري بموجبه تم تنظيم الموانئ والمرافئ البحرية السعودية وحلّ هذا النظام محل نظام مديرية خفر السواحل .

س ٨ : نظام المحكمة التجارية صدر عام كم ؟ ( مهم ) ( روجع في اللقاء ٨ )

ج ٨ : في ١٥ محرم ١٣٥٠ هـ .

س٩ : نظام مديرية خفر السواحل صدر عام كم ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

صدر سنة ١٣٥٤ هـ .

س : النظام الذي قام بتنظيم الموانئ البحرية في السعودية هو الصادر سنة ١٣٩٤هـ أو ١٣٩٥هـ ؟ أو ما الفرق بين التاريخين ؟ ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم جداً )

ج : النظام صدر سنة ١٣٩٤هـ من السلطة التشريعية ( التنظيمية ) بمرسوم ملكي ( رقم ٢٧ )  
و تم بموجبه تنظيم الموانئ والمرافئ البحرية السعودية و حلّ هذا النظام محل نظام مديرية خفر السواحل ،  
و تم في تاريخ ١٣٩٥هـ اصدار لأئحة الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية من قبل وزير المواصلات .

د- صدر كذلك في سنة ١٣٩٦هـ مرسوم ملكي بتحويل إدارة الموانئ البحرية إلى مؤسسة عامة ، و صدر بموجبه المرسوم رقم (١٢) لسنة ١٣٩٧هـ ينظم المؤسسة العامة للموانئ البحرية السعودية .

#### - مضمون الملاحة البحرية :

س١١ : ما المقصود بالملاحة البحرية ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج١١ : هي التي تتم في البحر وبالتالي يستبعد منها الملاحة التي تتم في الأنهار.  
أما الملاحة المختلطة فلها أحكامها الخاصة سواء في البحر أم في النهر .

مسألة ١٢ : كيف يمكن التفرقة بين البحر و النهر عند التقائهما ؟ وما هو القانون الواجب التطبيق ؟

ج١٢ : الخلاف على ثلاثة آراء : تتم قرائتها ص ١٣

و رجح المؤلف اتجاه القضاء الفرنسي و المصري وما ذهب إليه بعض الشراح إلى أن ما يميز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية ، هي المخاطر التي تواجهها الملاحة البحرية فإذا تعرضت السفينة للمخاطر في الأماكن التي يختلط فيها البحر بالنهر ، تعتبر الملاحة بحرية أما إذا انتفت المخاطر فتعتبر الملاحة نهرية .

أنواع الملاحة البحرية : ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم جداً ) ( موطن أسئلة قد تكون على هيئة تفريق بين الأنواع )

# تقسم الملاحة البحرية من حيث الأهمية إلى قسمين :

س١٣ : كيف تميز بين الملاحة الرئيسية و الملاحة المساعدة ؟

١- الملاحة الرئيسية : هي الملاحة التي تقوم بها السفن لنقل البضائع أو الأشخاص أو سفن النزهة أو الصيد .

٢- الملاحة المساعدة : هي الملاحة التي تقوم بها سفن المساعدة مثل : سفن الإرشاد ونحوها .

# تقسم الملاحة البحرية وفق مسافة الرحلة إلى قسمين :

س١٤ : كيف تميز بين الملاحة في أعالي البحار و الملاحة الساحلية ؟

١- الملاحة في أعالي البحار : هي التي تقطع فيها السفينة مسافات طويلة في الرحلة البحرية ،

٢- الملاحة الساحلية : هي الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلية للدولة الواحدة

# تقسم الملاحة البحرية وفق الهدف منها إلى ثلاثة أقسام : ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم جداً )

س١٥ : كيف تميز بين الملاحة التجارية و ملاحة الصيد وملاحة النزهة ؟

ج١٥ : ١- الملاحة التجارية : هي الملاحة التي تهدف إلى تحقيق ربح من خلال نقل البضائع ( أساساً ) والركاب .

٢- ملاحة الصيد : هي الملاحة التي تقوم بها السفن بغرض الصيد .

٣- ملاحة النزهة : هي تتم من أجل الترفيه وتضاف إليها السفن العلمية .

#### - الملاحة المختلطة :

س١٦ : ما هو القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة ؟ بمعنى ما هو القانون الذي يجب على ناظر هذه القضية بشكل عام أن يطبقه على هذه الحادثة أو هذه المنازعة ؟

ج١٦ : يمكن تطبيق القانون البحري على الجزء البحري من الرحلة و تطبيق القانون التجاري أو المدني بحسب الحال على الجزء النهري من الرحلة .

مصادر النظام البحري والجوي : ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم جداً )  
١- التشريع ( التنظيم ) ٢- المعاهدات الدولية ( مهمة جداً ) ٣- العرف البحري ٤- أحكام القضاء ٥- الفقه  
١- التشريع :

ينقسم التشريع إلى :  
١- التشريع الأساس : مجموعة القواعد المنظمة للسلطات العامة و المبادئ الأساس المنظمة لجميع الأعمال و التصرفات في الدولة . يطلق عليه الدستور أو النظام الأساس ، هو تشريع اجتهادي يأتي بعد الكتاب والسنة في الدرجة .  
٢- التشريع العادي : مجموعة القواعد التي تفصل ما جاء مجملاً في التشريع الأساس ، هو أدنى درجة من التشريع الأساس.  
٣- التشريع الفرعي : يظهر في شكل لوائح منظمة لعمل السلطة التنفيذية كأصل ، هو أدنى من التشريع العادي .

\* ص ١٦ \* نهاية اللقاء الثاني

### اللقاء الحسي الثالث ص ١٧ إلى ص ٣٣

: من مصادر النظام البحري والجوي ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم جداً )  
٢- المعاهدات الدولية وهي أهم مصدر في النظام البحري والجوي ، ولدينا اتفاقيات في صفحتي ١٧ ، ١٨  
س ١ : ماهي الإتفاقيات التي صادقت عليها المملكة العربية السعودية ؟  
١- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن الصادرة سنة ١٩٦٦ م.  
٢- الإتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار سنة ١٩٧٢ م.  
٣- الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات سنة ١٩٧٢ م.  
٤- اتفاقية إنشاء منظمة دولية استشارية للملاحة البحرية سنة ١٩٤٨ م  
٥- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت سنة ١٩٥٤ م  
٦- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سنة ١٩٦٠ م  
٧- الاتفاقية الدولية لقياس حمولات السفن سنة ١٩٦٩ م

### ٣- العرف البحري:

العرف بشكل عام هو مصدر من مصادر التشريع في القانون ، اذا لم يكن هناك نص بقانون او معاهدة معينة ، وكذلك  
٤- أحكام القضاء . و ٥- آراء الفقهاء

•• سنتحدث في هذا اللقاء عن النظام القانوني للسفينة ، ونبدأ بمفهوم السفينة

س ٢ : هل اهتمت التشريعات الوطنية في وضع تعريف محدد ( دقيق ) للسفينة أم لا ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )  
ج ٢ : غالباً الأنظمة أو التشريعات إذا لم تشر إلى تعريف معين مثل التحكيم ، هنا يعالج هذا و يتطرق له شراح النظام أو الفقهاء في تحديد هذه المعاني مثل معنى السفينة أو معنى التحكيم .

س ٣ : ما المراد بالسفينة في الأنظمة أو النظام البحري ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج : التعريف الأول : هو كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد .  
وبقية التعريفات يتم قرائتها ص ٢١

ويمكن من التعريفات السابقة استنتاج التعريف الآتي : أن السفينة هي منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية بصفة مستمرة و تخضع لنظام قانوني خاص بها . ( تعريف مهم جداً )

## هناك عناصر مهمة في التعريف : ( مهمة جدا )

أ- السفينة : هي منشأة عائمة تُخصّص للملاحة البحرية. ويدخل بها المعنى سفن أو مراكب قد تتشابه مع السفينة ، بمعنى آخر لما تذكر السفينة في النظام البحري أو بالإتفاقية يراد بها التعريف المذكور فقط ، ويخرج عنها ما سواها. مثل : سفن السحب ، سفن الإرشاد ونحوه.

س ٤: هل يشترط في السفينة حجم معين أو شكل معين أو طريقة معينة لإدارتها ؟

ج : لا يشترط

ب- أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية بصفة مستمرة : إذاً إذا كانت السفينة تقوم بالملاحة النهرية في الغالب وتقوم بالملاحة البحرية في بعض الأحيان ، فإنها لا تعتبر سفينة بالمعنى الوارد في التعريف . لأنها فقدت صفة الاستمرارية

س ٥: إذا كانت السفينة تقوم بالملاحة البحرية و الملاحة النهرية معاً في نفس الوقت ، فاهل تعد سفينة أم لا ؟  
ج : هنا نرجع للقاعدة المذكورة في أغلب الأنظمة وهي : أن ناظر القضية دائماً ينظر إلى مسألة مهمة وهي قاعدة النشاط الغالب في هذا الأمر ، ويعبر عنه بالنشاط الرئيسي فيقول ماهو النشاط الرئيسي للمنشأة ؟ هل هي في الملاحة البحرية أم الملاحة النهرية

## الحالة المدنية في السفينة:

تتكون من عدة أمور منها : أ- اسم السفينة:

س٦ : هل للسفينة اسم معين أم لا ؟ ( مهم جدا ) ( روجع في اللقاء ٨ )

ج : نعم ، وكما سوف يتبين في النظام السعودي أنه لابد أن يكون لكل سفينة اسم خاص يميزها عن غيرها من السفن ، كما في المادة ( ١١ ) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنابر السعودية لسنة ١٣٩٥هـ ( هذه اللائحة مهمة جداً جداً )

س٧ : مالذي اشترطه المنظم السعودي في مسألة كتابة هذا الاسم ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج : يتعين على مالك السفينة أو تجهزها كتابة اسم السفينة على جانبها بخط كبير وواضح باللغتين العربية والأجنبية .

ب- موطن السفينة: ( روجع في اللقاء ٨ )

س ٨: ماهو موطن السفينة ؟ وهل يمكن أن يكون للسفينة الواحدة أكثر من موطن ؟

ج : هو الميناء الذي يتم تسجيلها فيه ، وتسجل في ميناء معين وهذا هو موطن السفينة.

و يكون لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار موطنها ، ولا يجوز أن يكون للسفينة الواحدة أكثر من موطن وهذا مهم جدا في مسألة التصرفات القانونية تترتب عليها مسألة موطن السفينة .

س ٩: كيف يتم كتابة موطن السفينة ؟

ج : بأن يشترط على مالك السفينة أن يكتب ميناء التسجيل على مؤخرة السفينة بحروف ظاهرة وبشكل واضح.

س ١٠ : هل ممكن أن يختلف موطن السفينة عن ميناء استغلالها ؟ ( مهم ) ( روجع في اللقاء ٨ )

(بمعنى أنها مستغلة في مكان معين وهي مسجلة في مكان آخر )

ج : نعم ممكن.

ج- حمولة السفينة: ( روجع في اللقاء ٨ )

س ١١ : ماذا يقصد بحمولة السفينة ؟

ج : يقصد بذلك حجمها و سعنتها وهي تقاس بالطن الحجمي.

وتفاصيل ذلك تتم قرائتها ( وهي مهمة جداً لمواضع أسئلة ص ٢٣ ).

ومن الجزئيات المهمة في حمولة السفينة : أن العبارة في السفن بالحمولة الصافية و ليست الحمولة الإجمالية.



س١٢ : ما المقصود بالحمولة الإجمالية و الحمولة الصافية ؟ وهل هما بنفس المعنى أي أنهما مترادفات بالمعنى ؟  
( روجع في اللقاء ٨ )

ج : الحمولة الإجمالية : هي مجموع فراغ السفينة.  
الحمولة الصافية : هي مقدار فراغ السفينة المستخدم في نقل البضائع و الركاب فقط.  
في المادة ( ١٦٩ ) من لائحة الموانئ والمرافئ و المنائر السعودية على أنه يجب على مالك السفينة أن يحدد الحمولة الإجمالية و الصافية عند تسجيل السفينة . > وهذه بعض الأمور الإجرائية.  
وهما ليس معناهما واحد أي ليست مترادفات بالمعنى  
و للحمولة أهمية خاصة تحسب على أساسها الآتي:

أ- رسوم إدارة الموانئ

ب- تتخذ أساساً لتعويض الناقل عن تأخير الشحن أو التفريغ

ج - تحدد بناء عليها مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٥٧م

د- درجة السفينة:

س١٣: ماذا يقصد بدرجة السفينة ؟

ج : هي رتبة السفينة . مثل : الدرجة الأولى الدرجة الثانية الدرجة الثالثة ، تحدها وتصنفها جهات متخصصة في وضع هذه الدرجات فيما يخص هذه السفن.

س ١٤: ما هي المعايير التي تحدد بناء عليها رتبة السفينة ؟

يتم قراءتها ص ٢٣ ، ٢٤

ج : ١- طريقة بناء السفينة ومدى قوتها ومقاومتها والمواد المصنوعة منها.

٢- عمر السفينة .

٣- مدى استيفاء السفينة شروط السلامة مثل توفر الآتي:

١- قوارب نجاة . ٢- حفظ البضائع من الأمطار والأمواج . ٣- عناية مركزة للمصابين على السفينة وأطباء

٤- وجود مهندسين و ضباط بحريين . ٥- توفر اتصالات بين البر و السفينة

أهمية الجنسية للسفينة:

س ١٥: هل هناك أهمية لمنح جنسية معينة للسفينة ؟

ج : نعم لها أهمية كبيرة ، ومن أهم هذه الأمور:

١- تحديد القانون الواجب التطبيق ، فيما لو حدث نزاع معين أو حدثت جريمة معينة

٢- حسم المنازعات وتنظيم العلاقات الدولية البحرية و التجارية . ونحوه

س١٦ : هل ممكن أن تحمل السفينة أكثر من جنسية واحدة ؟

ج : لايجوز.

س ١٧: هل من الممكن للسفينة أن تبحر تحت علم أكثر من دولة أو لا ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج : لا وذلك لإلزام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة أن تبحر تحت علم دولة واحدة .

شروط اكتساب الجنسية:

أ- الشروط العامة لاكتساب الجنسية:

س١٨ : كيف تمنح الجنسية للسفينة ؟

ج : كل دولة تضع معايير معينة وهي تختلف من دولة إلى أخرى مثل المعايير التي توضع للأشخاص الطبيعيين العاديين وهذه الشروط العامة:

- ١- يتم إنشاء السفينة في الدولة التي ترغب في الحصول على جنسيتها.
- ٢- تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين.
- ٣- يكون الربان والطاقم الذي يعمل معه أو كله أو بعضه من الوطنيين.

ب- شروط اكتساب الجنسية للسفينة في المملكة العربية السعودية : ( مهم جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ )  
 س١٩ : **المشروط التي نص عليها المنظم السعودي حتى تكتسب السفينة الجنسية السعودية ؟**  
 ج : ثلاثة شروط:

- ١- أن تكون السفينة قد بنيت في السعودية ، كما في المادة ( ١٥٠ ) من نظام المحكمة التجارية
- ٢- مالكةا أو مالكوها من حاملي الجنسية السعودية ، فإن آلت ملكية السفينة جزئياً أو كلياً إلى أجنبي لأي سبب فإنها تفقد الجنسية السعودية ، كما في المادة ( ١٩٤ ) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر.
- ٣- يتم تسجيل السفينة في أحد الموانئ السعودية ، كما في المادة ( ١٦٦ ) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر لسنة ١٣٩٤ هـ .

ج - إثبات جنسية السفينة : ( مهم )  
 يجب على كل دولة أن ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها.

س٢٠: ماذا لو أن صاحب سفينة رفع علم السعودية باعتبار أن جنسية هذه السفينة السعودية ، لكنها ليست سعودية ، لم تنطبق عليها الضوابط ولم تتحقق الشروط لاكتساب الجنسية للسفينة في السعودية ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )  
 ج : يعاقب بالحبس أو الغرامة التي لا تتجاوز ١٠ آلاف ريال أو مايعادلها أو بإحدى العقوبتين.

### آثار اكتساب الجنسية:

- أ- الآثار السياسية : تقوم الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها بحماية سفنها في حالة السلم والحرب.
- ب- الآثار الاقتصادية : تمنح الدولة بعض المزايا للسفن التي تحمل جنسيتها ، ومن ذلك:
  - ١- إعفاء السفن الوطنية من الضرائب.
  - ٢- حصر الاستيراد و التصدير في السفن الوطنية . ونحوها.
  - ج- الآثار القانونية : ( مهمة جداً جداً )

إن تحديد جنسية السفينة يُيسر أمر تحديد:

- القانون الواجب التطبيق.
- المحكمة المختصة بالنظر في المنازعات التي تقع على ظهر السفينة.

س٢١ : إن وقعت بعض التصرفات القانونية مثل : عقود البيع و الهبة و الزواج و الإيجار على ظهر هذه السفينة ، فإنها تخضع لأي قانون ؟ أو إذا وقعت جريمة في أعالي البحار يطبق أي قانون ؟  
 ج : يطبق قانون علم السفينة

س٢٢ : ما معنى إذا كانت المياه الإقليمية لدولة ما ؟  
 ج : أي أنه داخل إقليم دولة ما .

**ويشير هنا** إذا كانت في المياه الإقليمية لدولة ما يطبق قانون هذه الدولة ( هذا الوضع في بريطانيا ) ، ويطبق قانون علم السفينة مالم تطلب السفينة تطبيق قانون دولة أخرى ( هذا الوضع في فرنسا ).  
 وحين ورود أسئلة في هذه الجزئية فنحن مطالبين فقط بما يرد في النظام السعودي لهذا الشأن.

أما الجرائم التي تقع على ظهر السفن الحربية ، فيطبق عليها قانون دولة علم السفينة أياً كان مكان وقوع الجريمة.

س٢٣ : ماذا عن المملكة العربية السعودية في هذا الأمر ؟

ج : المملكة العربية السعودية تطبق قانونها الوطني في الجرائم الجمركية على السفن الأجنبية التي توجد في مياهها الإقليمية ، ولم نعثر على نص يذكر الجرائم الأخرى.

إجراءات تسجيل السفينة السعودية : ( واضحة يتم قرائتها ص ٣٠ ، ٣١ ، ٣٢ ، ٣٣ ) ( روجع في اللقاء ٨ )  
المادة ( ١٥٤ ) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر ذكرت وبينت هذه الإجراءات ، ونصت المادة (١٦٦) أن السفينة لا تعتبر سعودية الجنسية مالم تكن مسجلة بأحد موانئ المملكة ، والميناء ان المعتمدان : ميناء جدة و ميناء الدمام.

**أ- السفن المعفاة من التسجيل في الموانئ :**

السفن الحربية ، السفن التي تعمل داخل حدود الموانئ  
قوارب الصيد التي لاتزيد حمولتها عن ٣٠ طن ، قوارب النزهة التي لاتزيد حمولتها الكلية عن ١٠ طن . ( مهم )

س٢٤ : من السفن المعفاة من التسجيل في الموانئ قوارب الصيد التي لاتزيد حمولتها عن ٥٠ طن ؟

صـ ح أو خـ طـ أ ✓

ب- السفن التي تخضع لنظام التسجيل.

ج- فقد شهادة التسجيل:

إذا فقدت الشهادة أو هلكت يجوز لمكتب التفتيش البحري في ميناء تسجيلها إعطاء صاحب السفينة شهادة بدلاً منها  
خلال ١٠ أيام من تقديم الطلب

ملاحظة مهمة : نوه الأستاذ على التركيز على المدد لأنها موطن أسئلة.

د- الإعتراض على تسجيل السفينة:

يجوز لكل ذي مصلحة أن يعترض على تسجيل السفينة خلال ٣ أشهر من تاريخ النشر في الصحف.  
و إذا مرت ٣ أشهر دون اعتراض أو إذا رفضت هيئة حسم المنازعات ، يقوم مكتب التفتيش البحري بإصدار شهادة دائمة لتسجيل السفينة.

هـ - نقل تسجيل السفينة:

وفقاً للنظام السعودي مالمالك السفينة أن يقوم بنقل تسجيلها من ميناء لآخر في المملكة من الموانئ التي يجوز التسجيل فيها . كما يجب على مالك السفينة إبلاغ مكتب التفتيش البحري بأي تعديل في بيانات السفينة خلال ٣٠ يوماً من إجراء التعديل ، ويتم تسجيل هذا في سجل السفن بالميناء

و- شطب تسجيل السفينة:

س٢٥ : ماهي الحالات التي يتم بها شطب تسجيل السفينة ؟ ( مهمة جداً )

ج : ١- هلاك السفينة . ٢- الاستيلاء على السفينة من قبل العدو . ٣- إذا فقدت السفينة جنسية المالك

٤- صدور حكم قضائي بشطب السفينة

ز- شهادة السلامة.

ح- شهادة السفر.

ك- دفتر اليومية.

ل- وثائق الإبحار:

يجب على الربان قبل الإبحار أن يحمل معه الوثائق التالية : سند ملكية السفينة ، سند جنسية السفينة (شهادة التسجيل) ، دفتر أسماء ملاحى السفينة ، سندات الشحن والإيجار ، قائمة بيان البضائع ، سندات دفع الجمارك ، الجواز البحري ، شهادة الصحة ، نسخة من القانون البحري لبلد العلم .

آثار تسجيل السفينة : تتمثل أهمها في الاتي:

- ١- إثبات جنسية السفينة.
- ٢- هو قرينة على ملكية السفينة للشخص الذي قيدت باسمه.
- ٣- وسيلة لإعلان التصرفات التي ترد على السفينة.

نهاية اللقاء الحي الثالث ص ٣٣

## اللقاء الحي الرابع ص ٣٣ إلى ص ٥٤

الآثار المترتبة على عدم تسجيل السفينة:

الملاحظ أن القانون لم يوضح الآثار المترتبة على عدم تسجيل السفينة وهنا دور شرّاح القانون في توضيح هذه الجزئية ،  
. يتم قراءة هذه الآراء ص ٣٣

بيع السفينة: ( روجع في اللقاء ٨ )

عقد بيع السفينة هو عقد تجاري يلتزم بمقتضاه بائع السفينة بنقل ملكية السفينة للمشتري مقابل ثمن محدد ، و يجب أن يتوافر في العقد الشروط الشكلية و الموضوعية.

س ١: هل هناك أهمية في كون العقد تجاري أو غير مهم ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج ١ : نعم . وهو مؤثر في القانون الواجب التطبيق ( النظام التجاري ) ، وكذلك في الإختصاص القضائي.

أ- الشروط الموضوعية لبيع السفينة : ص ٣٥ يتم قرائتها ( روجع في اللقاء ٨ )

١- محل العقد : وهو السفينة وملحقاتها و يجب أن تكون السفينة :

أ- موجودة وقت التعاقد ب- صالحة للملاحة .

٢- طرفا العقد : هما البائع والمشتري ، ويمكن كلاهما توكيل غيرهما بالبراء أو البيع .

ب- الشروط الشكلية لبيع السفينة : ( مهمة جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ )

أن يتم عقد بيع السفينة في محرر رسمي مكتوب ، فإذا لم يحدث ذلك بطل بطلاناً مطلقاً

و الغرض من ذلك : ١- الحفاظ على المصلحة العامة للدولة . ٢- التأكد من أن جنسية السفينة هي الجنسية السعودية

س ٢ : لو كان هناك عقد مدني ولم يكن فيه محرر رسمي مكتوب مثلاً بعقد شفوي ، هل هو باطل أم لا ؟

ج ٢ : الأصل هو الصحة ومدعي هذا العقد يجوز أن يثبت عقده بأي طريقة ممكنة هذا بشكل عام ، إلا إذا نص المنظم

على إن هذا العقد مثل عقد بيع السفينة أو في إتفاق التحكيم لابد أن يكون بشكل معين ، أو يكون مكتوباً وهنا نص

على أن يكون محرر رسمي مكتوب . فا لا بد أن يلتزم بالضوابط ويخرج عن القاعدة العامة في العقود و يكون باطلاً

بطلاناً مطلق . والسبب في ذلك : أن المنظم نص على هذا الأمر.

آثار بيع السفينة وتتمثل في : ( تتم قرائتها ص ٣٦ وهي من الجزئيات المهمة ) -

١- تنتقل ملكية السفينة من البائع إلى المشتري بمجرد كتابة المحرر الرسمي .

٢- لا ينتج البيع آثاره بالنسبة للغير إلا بعد تسجيل السفينة .

٣- إذا امتنع البائع عن تسليم السفينة يكون للمشتري الحق في رفع دعوى قضائية لتسليم السفينة .

٤- يحق للبائع عدم تسليم السفينة إلى حين دفع المشتري الثمن كاملاً .

٥- للبائع الحق في فسخ العقد إذا امتنع المشتري عن دفع الثمن .

## بناء السفينة :

تعتبر بناء السفينة من وسائل اكتساب ملكيتها ، وتتخذ بناء السفينة عدة أشكال هي:

**أ- البناء المباشر :** يقوم بها المجهز أو المالك بنفسه و تحت إشرافه.

**ب- البناء الغير مباشر :** أن يطلب مالك السفينة من أحد منشئي السفن مواصفات خاصة فيقوم الباني بشرائها فتكون العلاقة علاقة تعاقدية.

**ج- البناء عن طريق مقاول :** يتعاقد المجهز أو المالك مع مقاول لبناء السفينة . ( يتم قرائتها ص ٣٧ ) من الجزئيات المهمة

**د- آثار عقد بناء السفينة :** ( يتم قرائتها ص ٣٧ )

١- تبعة الهلاك . ٢- مرتبة طالب البناء عند افلاس المتعهد . ٣- حالة السفينة عند انتقالها إلى طالب البناء .

## حق التتبع المقرر للدائن العادي:

في الأصل أن المشرع يعطي للدائن الممتاز و الدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد تكون و أياً كانت صفة هذا الحائز.

الدائن الممتاز : هو الذي له الحق في هذه العين ويقدم حقه على الدائنين العاديين.

نظام المحكمة التجارية السعودية : أعطى للدائن العادي نفس الحق المقرر للدائنين الممتازين و المرتهنين في التتبع و حق التتبع العادي على السفينة ، لا ينشأ إلا كان الدين العادي مرتبطاً بالسفينة كاستخدامه في تجهيز السفينة أو إصلاحها أو نحو ذلك . وينتهي حق التتبع بانتهاء الدين المضمون به.

## حقوق الإمتياز البحرية: ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم ص ٤١ )

حدد نظام المحكمة التجارية السعودي أحد عشر امتيازاً للدائنين الممتازين : ( تفهم كمنقطة رئيسية )

١- المصروفات القضائية.

٢- أجور المرشدين ورسوم الرسو على الأرصفة أو الأحواض.

٣- أجرة حراسة السفينة والمحافظة عليها.

٤- أجرة المخزن.

٥- مصاريف المحافظة على السفينة وآلاتها.

٦- الديون الناشئة عن عقود العمل.

٧- المبالغ التي يقترضها الريان و ثمن البضائع التي يبيعها.

٨- المبالغ المتبقية لبائع السفينة بعد بيعها.

٩- القروض البحرية على السفينة وآلاتها.

١٠- أقساط التأمين.

١١- التعويضات المستحقة.

## محل حقوق الإمتياز

١- السفينة وملحقاتها

٢- أجرة النقل

٣- التعويضات المستحقة للمالك

## الحجز التحفظي على السفينة: ( روجع في اللقاء ٨ )

س ٣ : ما المقصود بالحجز التحفظي على السفينة ؟

هو إجراء احترازي يتم من قبل هيئة حسم المنازعات التجارية ، و ذلك بطلب من الدائن الذي يخشى من ضياع حقوقه إذا سافرت السفينة ، بخاصة إذا كانت أجنبية . وهو فقط إجراء احترازي.

أ- شروط توقيع الحجز التحفظي: ( روجع في اللقاء ٨ )  
أورد نظام المحكمة التجارية السعودي شروط محددة لإتخاذ الإجراء التحفظي:

- ١- أن يحلَّ أجل الدين.
- ٢- أن يكون الدين معلوماً.
- ٣- أن لا يكون الدين معلق على شرط.
- ٤- أن يكون المال المطلوب ملكاً للدائن.
- ٥- أن يقدم الدائن مستندات موقعة من المدين أو مختومة بختمه و أي أدلة أخرى مؤيدة للطلب.

ب- حق هيئة حسم المنازعات في رفض طلب الحجز : ص ٤٣

ج- صدور قرار توقيع الحجز:

لا يشترط في قرار هيئة حسم المنازعات بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة و ملحقاتها أن يكون مسبباً بعكس قرار الرفض فيشترط فيه التسبب.

د- تثبيت الحجز التحفظي:

- ١- صدور قرار الحجز.
- ٢- إبلاغ المدين بالقرار.
- ٣- تحدد هيئة حسم المنازعات جلسة للنظر في إثبات الحجز.

س ٤ : ما الفرق بين الحجز التحفظي و الحجز التنفيذي ؟ ( روجع في اللقاء ٨ ) ( مهم )

الحجز التنفيذي على السفينة:

هو وضع هذه السفينة تحت يد القضاء لإستيفاء الحق من قيمتها ونص عليها نظام المحكمة التجارية على جواز الحجز على كل أنواع السفن أياً كانت وسيلة استغلالها من قبل هيئة حسم المنازعات ، وبالتالي بيعها لسداد الديون.

أ- إجراءات الحجز التنفيذي..

تبدأ بصدور حكم هيئة حسم المنازعات التجارية ببيع السفينة ، ولا يتم حجز السفينة للبيع إلا بعد تنبيه المدين بدفع الدين خلال ٢٤ ساعة . فإذا عجز المدين عن السداد في خلال المدة المحددة ، يقوم المكلف بالأمر بإجراءات التنفيذ على السفينة مصطحباً معه مهندس وشاهدان.

ب- إجراءات البيع:

وفق نظام المحكمة التجارية السعودية يتم بيع السفينة بالمزاد العلني بمعرفة مأمور تعيينه هيئة حسم المنازعات ويعمل تحت إشرافها ومتابعتها . وبعد إكمال إجراءات المزاد و البيع يتم توزيع الحصيلة على الدائنين الممتازين أولاً ثم الدائنين المرتهنين ثانياً ثم الدائنين العاديين أخيراً.

الأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة :

س ٥ : ما المقصود بحق ترك السفينة ؟

ج: المادة ( ١٧٩ ) في نظام المحكمة التجارية حصرت حق الترك على مالك السفينة.

الإلتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالترك :

المادة ( ١٧٩ ) من نظام المحكمة التجارية السعودية حددت الإلتزامات التي تجيز ترك السفينة ، وهي؟

- ١- الإلتزامات التعاقدية المترتبة على العقود التي يبرمها الربان
- ٢- الإلتزامات الناتجة عن العقود التي لا يبرمها الربان لكن يتعهد بتنفيذها
- ٣- يجوز لمالك السفينة أن يترك السفينة للدائنين إذا كان الإلتزام مصدره القانون

\*\* محل الترك : ( مهم جداً )

أ- السفينة :

س٦: محل الترك ينصب على ماذا ؟

ج : هو ينصب على السفينة وملحقاتها

س ٧: مالمقصود بملحقات السفينة

ج: الآلات التي على ظهر السفينة ،وقوارب النجاة ، السلاسل ، والرفعات ،البوصلة ،وأجهزة الاتصال.

•• أجرة النقل :

ينصب الترك على قيمة أجرة النقل و الفوائد الأخرى التي تعود على مالك السفينة من استغلالها مثل

١- التعويضات التي يستحقها المالك بسبب تأخير الشحن أو التفريغ.

٢- حصيلة الصيد إذا كانت مخصصة للصيد وغيرها.

•• آثار الترك :

س٨: ماهي الآثار التي تترتب على الترك ؟

ج : ١- تخلي المالك عن السفينة و الأجرة لصالح الدائنين.

٢- انتقال ملكية السفينة للدائنين

٣- إبراء ذمة مالك السفينة

٤- سداد ديون الدائنين من قيمة بيع السفينة . ( من أهمها )

تحديد مسؤولية مالك السفينة في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧م : ( مهمة جداً جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ ) ص ٤٨

أ- الإلتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها .

ب- الإلتزامات التي يسأل عنها المالك مسؤولية مطلقة.

ج- المستفيدون من تحديد المسؤولية.

د- كيفية تحديد المسؤولية.

س٩: مالمقصود بالربان ؟ ( مهم جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ )

ج : الشخص الذي يتولى قيادة السفينة و يتولى الإشراف على كل شؤونها ، وهو مسؤول عن الطاقم و البحارة الموجودين

على ظهر السفينة . وهذا هو التعريف القانوني.

ملاحظة: المفاهيم و التعريفات دائماً يركز عليها الدكتور.

\*

أ- تعيين الربان: ( روجع في اللقاء ٨ )

نصت عليه المادة ( ١ ) من لأئحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر السعودي ، وهي يعين الربان من قبل مالك السفينة أو

مجهزها ،

الشروط الواجب توافرها في الربان هي: ( روجع في اللقاء ٨ )

١- يكون حاصلاً على شهادة من الشهادات الخاصة بقيادة السفن.

٢- يكون نوع و طبيعة الشهادة الحاصل عليها الربان تسمح له بأن يقود السفينة التي عليها.

أنواع شهادات الربان:

١- شهادة ربان سفينة .

٢- شهادة ضابط ملاحه ثاني.

## ب- عزل الربان:

س١٠: كيف يعزل هذا الربان؟

ج: من اختصاص و سلطات مالك السفينة أو تجهزها ، وهو حق مطلق وفق لائحة نظام الموانئ والمرافئ السعودي

المركز القانوني للربان: (روجع في اللقاء ٨) (مهم جداً)

أ- يعتبر ممثلاً للدولة في السفينة.

ب- يعتبر ممثلاً للمالك أو المجهز. ومما يترتب على ذلك :

١- إبرام عقود استخدام الملاحين على السفينة .

٢- شراء مستلزمات السفينة .

٣- تمثيل مالك السفينة أمام القضاء .

٤- إبرام عقود نقل البضائع و المسافرين .

٥- تنظيم الرحلات البحرية .

أيضاً عليه إلتزامات تجاه المالك أو المجهز : يتم قرائتها كنقاط ص ٥٢.

ج- علاقة الربان مع الشاحنين ، أو البضائع التي تحمل عنده في السفينة : يتم قرائتها ص ٥٢.

التزامات الربان ومسؤوليته : ص ٥٣

أ- التزامات الربان قبل بدء الرحلة.

ب - التزامات الربان أثناء الرحلة.

ج- التزامات الربان عند وصول السفينة. منها : (روجع في اللقاء ٨) ص ٥٣

١- يقدم تقريراً لسلطات الميناء عن الحالتين الصحييتين للركاب و في البلاد التي رست فيها السفينة .

٢- كذلك من أهمها إخطار سلطات الميناء قبل الوصول بـ ٤٨ ساعة إذا كانت تحمل بضائع خطيرة.

٣- كذلك يقدم تقريراً عن رحلته والطريق الذي سلكه والأخطار التي واجهته وكل الوقائع المهمة وذلك قبل ٢٤ ساعة من وصول الميناء .

د- مسؤولية الربان. (روجع في اللقاء ٨)

س ١١: هل يسأل الربان عن أخطاء بقية العاملين على ظهر السفينة أو لا ؟ وكذلك هل يسأل عن أخطاء المسافرين ؟

ج : لا يسأل إلا اذا كان الضرر ناتج عن سوء اختياره للطاقم ، لا يسأل إلا إذا كان نتيجة عدم اتخاذ التدابير اللازمة

لحفظ النظام .

س١٢ : من إلتزامات الربان أثناء الرحلة هو إتمام الرحلة البحرية وفقاً لما تعهد به ؟ ( مهم وهو موطن سؤال )

ج : صحيح ✓ أو خطأ

س١٣ : من إلتزامات الربان أثناء الرحلة لا يعوض مالك السفينة أو مستأجرها عن الأضرار التي تلحقه بسبب مخالفة

الربان لتعهده ؟ ( مهم وهو موطن سؤال )

ج : صحيح ✓ أو خطأ ✓

س١٤ : من إلتزامات الربان أثناء الرحلة أنه لا يجوز للربان مغادرة السفينة أثناء السفر ، وعند غرق السفينة يكون آخرها ؟

ج : صحيح ✓ أو خطأ

انتهى اللقاء الرابع ص ٥٤



## بداية اللقاء الحي الخامس ص ٥٥ إلى ص ٧٢

### البجارة : ( مهم ) ( روجع في اللقاء ٨ )

يقصد بهم مجموعة العاملين على ظهر السفينة أيًا كانت طبيعة عملهم .

هذا الطاقم العامل على ظهر السفينة يتكون من : ( مهمة جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ )  
أ/ الرّبان .

ب/ ضباط الملاحة : من يتولون تسيير السفينة من ناحية خط السير والإتجاه .

ج/ المهندسون البحريون : من يتولون إدارة وتشغيل آلات السفينة .

د/ طبيب السفينة : يتولى علاج المرضى والمصابين .

هـ / ضابط لاسلكي : يقوم بإرسال واستقبال اشارات اللاسلكية بالسفينة ، ويكون حلقة وصل بين الربان والمجهاز والموانئ

و/ ضابط إداري : يقوم بالإشراف على الأمور الداخلية للسفينة .

ز/ الأشخاص الذين يقومون على الخدمات العامة للسفينة و التي تساعد بقية أفراد الطاقم بمهامهم ويطلق عليهم الملاحون .

### الشروط الواجب توافرها في رجال الطاقم البحري : ( حفظ مهم جداً ) ( روجع في اللقاء ٨ )

أ- شروط الكفاية الفنية : أوجب النظام شهادات يحملها أفراد الطاقم وتنقسم إلى :

١/ شهادات قسم السطح : - شهادة ربان ، شهادة ضابط أول ملاح ، شهادة ضابط ثاني ملاح ،  
شهادة ضابط ثالث ملاح .

٢/ شهادات قسم الآلات : شهادة كبير مهندسين بحريين ، شهادة مهندس ثان بحري ، شهادة مهندس ثالث بحري .

٣/ شهادة ربان ممتاز . ٤/ شهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز.

### ب- شروط الكفاية العددية : ( مهم جداً جداً )

حددت لائحة الموانئ والمرافئ و المنائر السعودية عدد البحارة المؤهلين : ( روجع في اللقاء ٨ )

- ٦ بحارة للسفن التي حمولتها ما بين ٧٠٠ إلى ٢٠٠٠ طن .

- ٩ بحارة للسفن التي حمولتها أكثر من ٢٠٠٠ طن .

### ج- شروط الجنسية : ( مهمة )

أوجبت بعض القوانين توافر نسبة معينة من البحارة متمتعين بالجنسية الوطنية لهدف عدم منافسة البحارة الأجانب للبحارة الوطنيين .

### د- شروط الحصول على جواز بحري :

أوجب القانون للمتمتعين بالجنسية الوطنية الجواز البحري شرطاً للعمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية للدولة.

### التابعون البريون للملاحة البحرية :

أ/ أمين السفينة ( الوكيل البحري ) : شخص ( طبيعي أو إعتباري ) أسس وفقاً لقوانين المملكة.

ب/ أمين الحمولة ( أمين البضائع ) :

س١ : ماهو المقصود بأمين الحمولة أو البضائع ؟

ج١ : وكيل عن صاحب أو أصحاب البضائع المشحونة ، ويقوم باستلامها من الربان أو أمين السفينة ، ويدفع أجرة النقل وأجرة الجمارك وأجرة المحافظة عليها حتى يتم تسليمها للمرسل إليه .

وقد نصت المادتان ( ٤٣٠ ) و ( ٤٣١ ) من نظام المحكمة التجارية السعودية على مهام والتزامات أمين الحمولة .

### ج/ مفاول الشحن و التفريغ .

د/ الدلال أو السمسار البحري : ( مهم ) ( روجع في اللقاء ٨ )

من يقوم بالتوسط بين البائع و المشتري ، بتقريب وجهات نظرهما ودفعهما للتعاقد .

س٢ : هل السمسار يعتبر طرفاً في العقد ؟ ( روجع في اللقاء ٨ )

ج٢ : صحيح أو خطأ ✓

س٣ : هل السمسرة تعتبر عملاً تجارياً ؟

ج٣ : نعم ✓ أو لا

عقد إيجار السفينة : ( روجع في اللقاء ٨ )

ينقسم إلى نوعين :

أ/ عقد تأجير السفينة غير مجهزة : أي تزويدها بكل ما يلزمها لإمكان الملاحة في البحر و مواجهة مخاطره ، سواء تعلق الأمر بتزويدها بالرجال المؤهلين أو بالمؤن و الوقود وكافة ما تطلبه الرحلة البحرية .

وبموجب هذا العقد يلتزم المالك ( المؤجر ) بتسليم السفينة صالحة للملاحة البحرية وفقاً لشروط العقد .

والمستأجر يلتزم بـ :

- ١- تجهيز السفينة و إدارتها .
- ٢- المحافظة على السفينة و العناية بها .
- ٣- القيام بأعمال الصيانة العادية .
- ٤- الإلتزام بدفع الأجرة .
- ٥- الإلتزام بمصروفات استغلال السفينة و التأمين عليها .
- ٦- الإلتزام بردّ السفينة عند انتهاء عقد الإيجار .

س٤ : في عقد تجهيز السفينة الغير مجهزة هل البحارة يتبعون للمالك أم للمستأجر ؟

ج ٤ : البحارة يتبعون للمستأجر .

ب/ عقد تأجير السفينة مجهزة : هناك التزامات المؤجر ( المالك ) في :

- ١- وضع السفينة تحت تصرف المستأجر .
  - ٢- تقديم السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها .
  - ٣- الإلتزام بصيانة السفينة .
  - ٤- اتمام الرحلة خلال المدة المتفق عليها .
  - ٥- نقل البضائع و المحافظة عليها و تسليمها .
- وَأما إلتزامات المستأجر فتعتبر أقل وهي :
- ١- دفع الأجرة المتفق عليها .
  - ٢- تقديم البضائع المتفق على شحنها في الموعد المتفق عليه .

عقد النقل البحري :

هناك أنظمة مختلفة :

أحكام النقل البحري لنظام المحكمة التجارية السعودي .

و أحكام عقد النقل البحري وفق معاهدة بروكسل ١٩٢٤م ( المعاهدة مهمة جداً ) .

و اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨م ( قواعد هامبورغ ) (مهمة) .

## أ/ أحكام النقل البحري وفق نظام المحكمة التجارية السعودية :

س ٥ : نظام المحكمة التجارية فيما يتعلق بأحكام النقل البحري تعارض مع قواعد سندات الشحن في اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ م .

ج ٥ : صحح أو خطأ ✓

الجواب الصحيح : أنه توافق وليس تعارض .

١- تعريف عقد النقل البحري : يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن مقابل أجر معلوم ويسمى أجرة الحمولة .

عناصر التعريف ص ٦٢ للقراءة

٢- خصائص عقد النقل البحري :

عقد رضائي ، عقد ملزم لجانبين ، عقد معاوضة ، عقد فوري ، عقد تجاري .

٣- سند الشحن : ايصال يصدره الناقل أو ممثله القانوني للشاحن عند استلام البضائع وشحنها على ظهر السفينة .

أنواع سند الشحن ( ثلاثة أنواع ) :

سند الشحن الاسمي ، سند الشحن الاذني ، سند الشحن لحامله .

أما بيانات سند الشحن فتتمثل في : ص ٦٣ للقراءة .

ب/ معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ م بشأن سندات الشحن :

على الدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي ، أو أن يتم تضمين أحكامها في القانون الداخلي .

نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل :

١- سند الشحن صادر في دولة متعاقدة .

٢- النقل يكون من ميناء دولة متعاقدة .

٣- يشترط في العقد المبين أو الثابت في سند الشحن أن قواعد الإتفاقية أو أن قانون أية دولة هي التي تطبق .

أهداف اتفاقية بروكسل : ص ٦٤ للقراءة

الهدف الأساس من الإتفاقية وضع حلول توفيق بين مطالب كل من :

أ- بالنسبة للشاحنين . ب- بالنسبة للبنوك . ج- بالنسبة للمؤمنين .

الإلتزامات الواردة في اتفاقية بروكسل :

أ: التزامات العامة للناقل . ب: التزامات الناقل بتنفيذ عقد النقل .

ج: مسؤولية الناقل البحري :

س ٦ : هل تنحصر مسؤولية الناقل على خطئه الشخصي فقط ؟ أو أنه يمتد للأخطاء الصادرة من طاقم السفينة

( أتباعه ) ؟ ( مهم جداً )

ج ٦ : لا تنحصر على خطئه فقط بل يسأل عن أخطاء أتباعه ، لأن المسؤولية هنا مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع .

د : حالات اعفاء الناقل من المسؤولية :

١- حالة القوة القاهرة : كالحرب والزلازل والبراكين .

٢- العيب الذاتي : اذا اثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج من طبيعتها الخاصة التي تجعلها

تتلف بسبب تقلبات الجو .

٣- خطأ الشاحن : مثل سوء تغليفه للبضائع أو تعبئتها أو حزمها .

## اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨م (قواعد هامبورغ) :

من أهم أهدافها :

- ١- تحقيق توازن أكثر إنصافاً بين الناقل و الشاحن وتوزيع المخاطر والحقوق والالتزامات . ( مهمة جداً )
- ٢- تحديد المسؤولية وحدودها .
- ٣- حل مسألة قيمة الوحدات التي تحدد بها المسؤولية كالطرود المستعملة في الحاويات .
- ٤- التأكيد على حق الناقل في تحديد وحدات المسؤولية .
- ٥- القضاء على المنازعات المتعلقة باختيار القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة .
- ٦- حل مسألة البضائع المشحونة على سطح السفينة والبضاعة التي لم يصدر بها سند الشحن .
- ٧- تعزيز إعفاء الناقل من مسؤولية الحريق وإلغاء الرفع والأخطاء الملاحية .
- ٨- نقل بعض من عبئ المسؤولية من الشاحن إلى الناقل دون تغيير جذري في نظام المسؤولية .

### ملاحظة :

\* نوه الدكتور على التركيز على الأفكار والمصطلحات الرئيسية وعلى القوانين الأساسية في المادة والاتفاقيات الأساسية من حفظ اسم وسنة صدور الاتفاقية .

### تعريف القانون الجوي وتعريف الطائرة :

- أ- تعريف القانون الجوي : هو مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم البيئة الجوية واستقرارها .
- ب- تعريف الطائرة : عرفت الطائرة من اتفاقية شيكاغو بأنها :  
كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركه اعتماداً على رد فعل الهواء .  
عرف نظام الطيران المدني السعودي ، الطائرة بأنها : أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض . ( مهم ويعتبر أهم تعريف للطائرة ) .

### جنسية الطائرة :

#### أ/ مبررات منح الجنسية للطائرة :

دار جدل فقهي واسع حول منح الطائرة جنسية أم لا و انقسم الكتاب إلى فريقين : الفريق الأول : رافض لفكرة منح جنسية للطائرة . والفريق الثاني : مؤيد للفكرة .  
و حين ورود مثل هذا الإختلاف القانوني فيلزم بالقانون الواجب التطبيق .  
ووتتضح أهمية تمتع الطائرة بالجنسية وتمسك الدول بمنحها الجنسية وقد جاءت اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤م كما في مادتها ( ١٧ ) على : (( أن تكتسب الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها ))

س٧ : ماهي كيفية تسجيل الطائرة في النظام السعودي ؟

ج ٧ : ترجع لنظام الطيران المدني السعودي في ذلك .

#### ب/ معيار تحديد جنسية الطائرة :

س٨ : كيف نحدد جنسية الطائرة ؟

ج ٨ : بثلاث معايير :

١- معيار دولة الإنشاء :

- س٩ : مالمقصود بمعيار دولة الإنشاء ؟  
ج٩ : معيار مفاده أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تصنيعها فيها .  
٢- معيار جنسية المالك :  
س١٠ : مالمقصود بمعيار جنسية المالك ؟  
ج١٠ : أي أن الطائرة يجب أن تحمل جنسية مالكها .  
٣- معيار التسجيل :  
س١١ : مالمقصود بمعيار التسجيل ؟  
ج١١ : أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها .  
س١٢ : أخذت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م بأي المعايير ؟  
ج١٢ : أخذت بمعيار التسجيل .

نهاية اللقاء الخامس ص ٧٢

بداية اللقاء الحي السادس ص ٧٢ إلى ص ٩٠

- ج/ آثار اكتساب الطائرة للجنسية : ( مهم )  
س١٣ : متى تحصل الطائرة على جنسية دولة معينة ( محددة ) ؟ ( مهم )  
ج١٣ : ١- تحصل ع جنسية الدولة الصانعة للطائرة .  
٢- تتبع جنسية مالك الطائرة .  
٣- تتبع دولة تسجيل الطائرة لجنسيتها هذه . ✓  
هذه الآثار تتمثل في :  
١- تصبح الطائرة خاضعة لأحكام القانون الوطني للدولة التي تحمل جنسيتها .  
٢- تكون الطائرة تحت إشراف الدولة التي تحمل جنسيتها .  
٣- تخضع الطائرة للحماية الدبلوماسية والقنصلية للدولة التي تحمل جنسيتها .  
٤- تحتكر الدولة استغلال خطوط الملاحة الداخلية للطائرات الوطنية .  
٥- قد تمنح الدولة طائراتها الوطنية بعض التسهيلات المالية التي تسير عليها تمويل رحلاتها المختلفة .

د/ فقد جنسية الطائرة : ( مهمة و تحفظ )

- س١٤ : متى تفقد الطائرة جنسيتها ؟  
ج١٤ : تفقد الطائرة جنسيتها متى ما فقدت أحد شروط التسجيل في الحالات التالية :  
١- إذا تم شطبها من السجل السعودي .  
٢- إذا فقد مالكها للجنسية السعودية أو انتقلت ملكية الطائرة لأجنبي .  
٣- إذا هلكت الطائرة أو فقدت صلاحيتها للطيران .  
٤- إذا طلب المالك أو المستأجر شطب الطائرة من السجل .  
٥- إذا انتفى فيها شرط من شروط التسجيل .  
وهذا مانص عليه من نظام الطيران المدني السعودي.

تسجيل الطائرة :

أخذت اتفاقية الطيران المدني ( شيكاغو ١٩٤٤م ) بمعيار التسجيل لاكتساب جنسية الطائرة ، وقد أحالت الاتفاقية إجراءات تسجيل الطائرة إلى القوانين الوطنية .

#### أ/ شروط تسجيل الطائرة في السعودية : ( مهمة ) ص ٧٣

نظام الطيران المدني على : ( تعد الهيئة سجلاً لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية يسمى ( السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات ) . و تحدد اللائحة البيانات التي يجب أن يتضمنها السجل و الشروط الواجب توافرها لتسجيل الطائرات فيه .

#### ب/ الشروط الواجب توافرها في الطائرات العاملة في السعودية : ( قد تأتي عليها أسئلة صح وخطأ )

- ١- أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها أو مسجلة وفقاً لقواعد التسجيل الدولي أو المشترك .
- ٢- أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول صادرة من الدولة المسجلة فيها .
- ٣- أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد التي تقرها سلطة الطيران المدني .
- ٤- أن تكون مجهزة بالأجهزة و المعدات المقررة .
- ٥- أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول من الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة
- ٦- أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها وللغير على سطح الأرض .

#### الحقوق المترتبة على الطائرة : ( مهم )

الطائرة محل للملك بالبيع و الشراء والإرث والهبة ، والإجارة والهبة كما يرد على الطائرة الحجز بأنواعه المختلفة ونظماً ذلك بموجب اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات من نظام الطيران المدني السعودي .

#### أ- بيع الطائرات : ص ٧٦ و ٧٧

نظام الطيران المدني السعودي أقرّ هذه المسألة بنص المادة ٥٩ ب : (( تعد الطائرة مالاً منقولاً فيما يتعلق بتطبيق الأنظمة والقواعد النافذة في المملكة ، و لا يتم نقل ملكية الطائرة الوطنية إلا بموجب سند رسمي ، و لا يكون له أي أثر في مواجهة الغير ، إلا بعد قيده في السجل )) . ( جزئية مهمة في نقل الملكية )  
كذلك لا يكون عقد بيع الطائرة نافذاً بين الأطراف و حجة على انتقال ملكية الطائرة إلا إذا تم تسجيله في السجل الخاص بالطائرات . ( مهمة )

#### ب- رهن الطائرة : ص ٧٧

يجوز لمالك الطائرة أن يقوم برهنها ضماناً لدين في ذمته .  
كذلك تم وضع نظام يسمى بالرهن الرسمي للطائرات و الذي ينعقد بورقة رسمية تحرر أمام الجهة المختصة بتسجيل الطائرات ، وهو ماسار عليه نص الفقرة الأولى من المادة ( ٥٦ ) من نظام الطيران المدني السعودي .

#### ج- إيجار الطائرة :

عبارة عن نوعين :

- ١- إيجار الطائرات عارية ( من غير طاقم ) : يتولى إدارة مشروع النقل الجوي بمفرده و يتحمل كل الالتزامات المتعلقة بالمشروع . > الي هو المستأجر .
- ٢- إيجار الطائرة بطاقم : يلتزم المؤجر بوضع الطائرة بطاقمها تحت تصرف المستأجر لمدة محددة في عقد الإيجار .

#### الحجز التحفظي على الطائرة :

اهتمت اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م بتحديد مفهوم الحجز التحفظي وذلك منعاً للتضارب الذي يمكن أن يحدث بسبب اختلاف التشريعات الوطنية ومسمياتها المختلفة للحجز التحفظي .  
وقد حددت اتفاقية روما التي لايجوز الحجز عليها على النحو الآتي : ( مهم )

- ١- الطائرات المخصصة لنشاط خدمي .  
٢- الطائرات التجارية العاملة على خطوط نقل عام منتظمة .  
٣- الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال متى كانت على وشك الإقلاع .  
وقد نص نظام الطيران المدني السعودي على هذه الإستثناءات وعلى جواز دفع كفالة مالية لتفادي الحجز على الطائرة .  
ونص نظام هيئة الطيران المدني بتسجيل الحجز التحفظي . واعتبرت المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات من القضايا المستعجلة . كذلك ألزمت المادة ( ٧٨ ) فيما يتعلق بالحجز بدفع تعويض عن الأضرار التي تلحق بمالك الطائرة أو مشغلها .  
( مهم ) أما الحجز التنفيذي كما بالمادة ( ٧٩ ) بقولها : ( لا يجوز إجراء الحجز التنفيذي على طائرة وفاء لدين واجب الأداء إلا بعد استيفاء جميع إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين الأخرى الموجودة في المملكة وثبتت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن أو الدائنين .

س١٥ : ما هو الفرق بين الحجز التنفيذي و الحجز التحفظي ؟

- ج ١٥ : الحجز التنفيذي : حجز هذا المال أو الطائرة بغرض بيعه و تستوفي من قيمة هذا المال قيمة الدين .  
الحجز التحفظي : حجز على هذا المال أو الطائرة من بيع حتى و لم يثبت الحق .

#### شروط انعقاد المسؤولية :

- نصت على هذه الشروط المادة ( ١٤١ ) من نظام الطيران المدني السعودي على :  
أ- وقوع ضرر أصاب الغير على سطح الأرض .  
ب- أن يكون المضرور من الغير بالنسبة للمشغل .  
ج- أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران .  
د- يجب أن تكون الطائرة مصدر الضرر طائرة خاصة أو أجنبية .

#### الإلتزام بتعويض الأضرار التي تقع على السطح :

وفقاً لإتفاقية روما ١٩٥٢م يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عن جبر الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض وقد أيدت المادة ( ١٤٢ ) من نظام الطيران المدني السعودي .

#### المسؤولية التضامنية :

- س ١٦ : هل مشغل الطائرة فقط هو المسؤول عن جبر الأضرار ؟ أو أن هناك حالات معينة تكون هناك مسؤوليات تضامنية بمعنى أن هناك شخص آخر مسؤول مع هذا المشغل في هذا الأمر ؟  
ج ١٦ : لا يكون المشغل مسؤولاً عن جبر الضرر بمفرده فأحياناً يضاف إليه شخصاً يتضامن معه ، في الحالات التالية :  
أ- الإستعمال غير المشروع للطائرة .  
ب- استعمال الطائرات لفترة محددة : مثل : إذا قام مشغل الطائرة بالسماح لشخص آخر باستعمال الطائرة مدة لا تتجاوز ١٤ يوماً فإن الشخص المخول له الحق في استعمال الطائرة يكون مسؤولاً بالتضامن مع مشغل الطائرة في دفع التعويض اللازم لجبر الأضرار التي أحدثتها الطائرة للغير على سطح الأرض أثناء الإستعمال العرضي .  
ج- اشتراك الطائرات في إحداث الضرر .

#### طرق دفع المسؤولية :

- س١٧ : هل ممكن أن يرفض المشغل تحمل المسؤولية ؟ وما هي الأمور التي يستطيع من خلالها المشغل أن يستند عليها لدفع المسؤولية عنه ؟  
ج ١٧ : لا يحق للمشغل أن يتحمل منها أو يدفعها عن كاهله إلا في الحالات التالية :  
خطأ المضرور ، النزاعات المسلحة أو الإضطرابات الداخلية ، منع استعمال الطائرة بأمر من السلطات العامة .

#### حدود المسؤولية :

أ- المسؤولية المحدودة : تكون مسؤولية مشغل الطائرة محدودة بحدود قصوى تم الإتفاق عليها بموجب المادة (١١) من اتفاقية روما .

ب- المسؤولية غير المحدودة : ( مهم جداً )

١- إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع متعمد من قبل المشغل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر .

٢- إذا كان ذلك الضرر نتيجة رعونة مع علم باحتمال وقوعه .

٣- إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروع واستعملها دون رضا من له حق استعمالها كانت مسؤوليته غير محدودة .

ج- حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين :

يساهم كل مسؤول بقدر في التعويض من أجل جبر الضرر ، إلا إذا كانت مسؤولية أي منهم غير محدودة فتكون المسؤولية مطلقة .

أما المادة في نظام الطيران المدني السعودي حددت الحالات التي لا يجوز فيها تجاوز التعويضات المستحقة لحدود المسؤولية منها :

إذا كانت المسؤولية المعينة عن الوفاة أو الإصابات البدنية ، فلا يجوز أن تتجاوز مبالغ التعويض الحدود المعينة لها عن كل شخص توفي أو أصيب .

المحكمة المختصة بنظر الدعاوى :

نظام الطيران المدني السعودي نص على : ( تقام دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم المملكة ، وكذا الأضرار التي تقع على السفن و الطائرات السعودية في أعالي البحار أمام ديوان المظالم ) .

تقديم دعاوى التعويض : ( مهم جداً )

يجب على الشخص المتضرر رفع دعوى التعويض على مشغل الطائرة المسؤول أو إعلانه بها خلال سنتة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي سبب الضرر .

نهاية اللقاء السادس ص ٩٠

بداية اللقاء الحي السابع ص ٩١ إلى ص ١٢٥

( مهمة جداً )

اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣م بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات :

تتكون من ٢٦ مادة اهتمت بالقانون الواجب التطبيق على الجرائم والتعريفات والأفعال التي تقع على متن الطائرة وهي في حالة طيران .

من أهم موضوعات الإتفاقية :

أ- التدابير التي يجب على الدول المتعاقدة اتخاذها عند حدوث واقعة الاختطاف :

١- يجب إعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي .

٢- السماح لركاب و طاقم الطائرة بمواصلة الرحلة .

٣- إعادة حمولة الطائرة لمن لهم حق حيازتها .

٤- اتخاذ بعض التدابير تجاه المتهم بخطف الطائرة .

اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠م بشأن منع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات :

تضمنت هذه أحكاماً عالجت جوانب من القصور التي أفرزها التطبيق العملي لإتفاقية طوكيو وهي :



- ١- تعريف جريمة الاختطاف الجوي بوضوح .
- ٢- تحدي اختصاص الدول عند ارتكاب الجريمة .
- ٣- توضيح التدابير الواجب اتخاذها ضد الخاطف .
- ٤- تنظيم مسألة تسليم الخاطفين .

### س١ : ما المراد بجريمة الإختطاف بهذه الإتفاقية ؟

ج١ : يرتكب هذا الجرم كل شخص موجود على متن طائرة في حالة طيران إذا قام بصورة غير مشروعة أو عن طريق العنف أو التهديد به بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها أو إذا شرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .  
كذلك إذا اشترك مع شخص آخر أو قام أو شرع في أي من الأفعال الواردة في الفقرات الواردة في الفقرات ١،٢،٣ وهي عبارة عن : ( ارتكاب الجريمة في الطائرة وهي تطير ، استخدام أو التهديد باستخدام العنف بغرض الاستيلاء على الطائرة ، الشروع في ارتكاب ماسبق )

### اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١م بشأن منع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني :

#### س٢ : مالذي جائت به هذه الإتفاقية ولم تأت به الإتفاقيات الأخرى ؟

- ج٢ : ١- الأعمال المذكورة في الاتفاقية السابقة طوكيو المعدلة في لاهاي ( وهي استعمال العنف أو التهديد به ضد سلامة الطيران ) .
- ٢- وضع جهاز أو مواد في طائرة في الخدمة من شأنها تدمير هذه الطائرة أو تسبب لها أضراراً تجعلها غير قادرة على الطيران ، أو تعريض سلامتها للخطر أثناء الطيران .
- ٣- تدمير منشآت الملاحة الجوية أو إنزال الضرر بها أو عرقلة عملها .
- ٤- تبليغ معلومات يعرف الفاعل أنها خاطئة ومضللة فتؤدي بذلك لعرقلة سلامة الطائرة أثناء الطيران .

### الجرائم و الأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني و سلامته في المملكة : ( مهمة جداً ) ص٩٨

- أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران .
- ب- أن يدمر طائرة في الخدمة ، أو يحدث بها تلفاً يعجزها عن الطيران أو أن يعرض سلامتها للخطر وهي في الجو .
- ج- يقوم بأي وسيلة أو التسبب بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمرها أو يتلفها بأن يعجزها عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر وهي في الجو .
- د- يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو يتدخل في تشغيلها إذا كان شأن أي هذه الأفعال احتمال تعرض سلامة الطائرات بالجو للخطر .
- هـ - يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أي أجهزة ، آلات ، أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها .
- و- يُبلِّغ معلومات يعرف أنها صحيحة و يعرض سلامة الطائرة للخطر .

كما نصت المادة ١٥٥ لنظام الطيران المدني على المخالفات التي لا ترقى إلى درجة الجرائم و تحدث في الطائرات المدنية وعقوباتها وهي : ( مهم معرفة العقوبات )

### س٣ : ماهي عقوبة التدخين داخل الطائرة أو بدورة المياه ؟

- أ- عدم الإمتناع عن التدخين - العقوبة ٣٠٠ ريال -، التدخين بدورة المياه - العقوبة ٥٠٠ ريال -، أو بمكان آخر . ( مهم )
- ب- العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة - العقوبة ١٠٠٠ ريال - .
- ج- تشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة عندما يكون ذلك محظوراً - العقوبة ٥٠٠ ريال - . ( مهم )
- د- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام - العقوبة ٢٠٠ ريال - .
- هـ - التسبب في تعطيل أو تلف محتويات الطائرة أو أي من أجهزتها - العقوبة ١٥٠٠ ريال - .

## تعريف عقد النقل الجوي :

التزام أحد الطرفين ( الناقل ) بأن يقوم بنقل شخص ( الراكب ) أو أي شيء من مكان إلى مكان آخر عن طريق الطائرة بالجو خلال فترة زمنية محددة مقابل أجر معلوم .

## خصائص عقد النقل الجوي : ( مهم )

س ٤ : هل عقد النقل الجوي تجاري ؟

ج ٤ : هو عقد رضائي و عقد إذعان في آن واحد كما أنه عقد تجاري .

أ - عقد رضائي :

س ٥ : ما المقصود بعقد رضائي ؟

ج ٥ : يتم انعقاده بمجرد توافق إرادتي الطرفين و لا يشترط لإكتماله توافر شرط معين .

ب- عقد إذعان :

س ٦ : ما المقصود بعقد الإذعان ؟

ج ٦ : العقد الذي لا يكون لأحد أطرافه الحق في مناقشة بنود العقود التي قام بوضعها الطرف الآخر ، فإما أن يقبل بها كما هي أو يرفضها .

ج- عقد تجاري : لأنه يتم عن طريق المعاولة على سبيل الإحتراف . ( مهم )

د- عقد شخصي .

## نطاق تطبيق أحكام النقل الجوي :

١- أن يكون نقلاً جويًا .

٢- أن يكون نقلاً دولياً .

س ٧ : متى يكون عقد النقل دولياً ؟

ج ٧ : أ- يقع النقل بين دولتين طرفين في الإتفاقية .

ب- يتم النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة عبر دولة أخرى .

## النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية :

هناك استثناءات ص ١٠٦ ، ١٠٧ وهي كقنقاط كالتالي :

أ- نقل الرسائل والطرود البريدية .

ب- النقل الجوي الاستثنائي ( في ظروف غير عادية ) .

ج- النقل الجوي الذي يتم على سبيل التجربة .

د- عمليات النقل الجوي الذي تقوم به الدولة .

هـ - النقل الجوي الداخلي .

س ٨ : ما الفرق بين النقل الجوي الدولي و النقل الجوي الداخلي ؟

ج ٨ : الدولي : على عدة أقاليم مختلفة .

الداخلي : داخل إقليم دولة واحدة .

## مستندات النقل الجوي :

أ- مستند نقل الركاب ( تذكرة السفر ) .

ب- مستند نقل الأمتعة ( استمارة نقل الأمتعة ) .

### وثيقة الشحن الجوي :

١- محتوى وثيقة الشحن الجوي :

س ٩ : المقصود بوثيقة الشحن الجوي ؟

ج ٩ : مستند يوضح البضاعة المراد نقلها عن طريق الجو ، وتعرف تفاصيلها من حيث النوع و الوزن والعدد .

٢- وظيفة وثيقة الشحن الجوي :

س ١٠ : مالغرض و مالهدف من وثيقة الشحن الجوي ؟

ج ١٠ : أ- تعتبر أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع .

ب- تعتبر دليلاً علي تسليم الناقل الجوي للبضاعة المشحونة على الطائرة .

٣- حجية وثيقة الشحن الجوي في الإثبات .

### مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية واسو سنة ١٩٢٩م :

توصلت الاتفاقية إلى أن طبيعة مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية ، مصدرها عقد النقل الجوي و أساسها الخطأ المفترض .

### مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩م :

أ- طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال .

ب- حالات مسؤولية الناقل الجوي : إذا توفرت ثلاثة شروط :

١- يجب أن يكون هناك حادث .

٢- يجب أن تكون الحادثة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول .

٣- يجب أن ينتج ضرر عن تلك الحادثة .

ج- المسؤولية عن التأخير :

س ١١ : المقصود بالتأخير حتى نقول هناك مسؤولية على الناقل ؟

ج ١١ : يقصد بالتأخير عدم وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع في الميعاد المحدد أو المعقول .

ويشترط لإنعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير توافر ثلاثة شروط :

١- التأخير في النقل الجوي .

٢- حدوث التأخير في فترة زمنية معينة .

٣- حدوث ضرر بسبب التأخير .

د- طرق دفع المسؤولية .

هـ- حدود مسؤولية الناقل الجوي : ( مهمة جداً )

س ١٢ : هل هناك حدود لمسؤولية الناقل الجوي أم أنها مطلقة ( مفتوحة ) ؟

ج ١٢ : أ- حدود المسؤولية في حالة نقل الأشخاص :

إذا حدث للراكب حالة وفاة أو أصيب بأذى جسماني يكون الناقل مسؤولاً مسؤولية موضوعية إذا كانت قيمة الضرر

لا تتجاوز ١٠٠,٠٠٠ مائة ألف وحدة سحب خاصة .

٢- حدود نقل المسؤولية في نقل الأمتعة و البضائع :

أ- حالة نقل الأمتعة :

محدودة بمبلغ ١٠٠,٠٠٠ ألف وحدة سحب خاصة ، في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير للأمتعة المنقولة عن كل راكب .

ب- حالة نقل البضائع :

تساوي مبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كيلو جرام .

س١٣ : هل هناك حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي أم أنه مطلق وفقاً لإتفاقية مونتريال ١٩٩٩م ؟

ج١٣ : نعم ، يحق للناقل أن يتمسك بالحد الأقصى للمسؤولية ، كما يحق للوكلاء أو التابعين التمسك بذات الحد .

س١٤ : هل هناك استثناء في حدود مسؤولية الناقل الجوي ؟ ( مهم جداً جداً )

ج١٤ : ممكن أن يتمسك هذا الناقل بالحد الأقصى المحدد بالإتفاقية إلا في حالة إذا اتضح أن تصرف هذا الناقل متعمداً بقصد إحداث الضرر .

و- أحكام دعوى المسؤولية :

المحكمة المختصة بنظر الدعوى محددة بالآتي :

١- محكمة محل إقامة الناقل .

٢- محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل .

٣- محكمة المكان الذي أبرم فيه عقد النقل موضوع الدعوى .

٤- محكمة نقطة الوصول .

٥- محكمة موطن الراكب .

نهاية اللقاء السابع ص ١٢٥

## اللقاء الحي الثامن

مراجعة شاملة للمنهج لبعض الجزئيات الواردة سابقاً فيما تمت دراسته و سنقوم بالإشارة إليها برمز معين وهو ( روجع في اللقاء ٨ ) للدلالة على أنه تمت مراجعته في آخر لقاء .

في نهاية هذه اللقاءات المفرغة في هذا الملف

نسأل الله أن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم ، وأن يكتب أجره لأستاذ المادة و لجميع المسلمين و المسلمات الأحياء منهم والأموات ... اللهم آمين ..

نستقبل جميع الاستفسارات في التليجرام :

@Law\_ibr @Amaala