

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره



عمادة التعلم الإلكتروني
و التعليم عن بُعد



النظام البحري والجوي

(رحلة مع الذات)

المستوى السادس - الفصل الصيفي

للعام الجامعي ١٤٣٨ - ١٤٣٩ هـ

دكتور المقرر/ أحمد الطويان

إعداد/ تركي ولد نورة

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- القانون العام:

وهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي تكون فيها الدولة طرفاً باعتبارها صاحبة سلطة وسيادة.

وينقسم إلى قسمين :

١- القانون العام الخارجي وهو القانون الدولي العام.

٢- القانون العام الداخلي

- القانون الخاص:

وهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات بين الأشخاص الخاصة، وبينها والأشخاص العامة إذا تنازلت الأخيرة عن امتيازات السلطة العامة.

- تعريف القانون البحري :

مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ من استخدام البحار في الملاحة البحرية.

أقسام القانون البحري:

- القانون البحري العام:

وهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ عن الملاحة البحرية، وتكون الدولة طرفاً فيها باعتبارها صاحبة السلطة على إقليمها.

- القانون الدولي العام البحري:

وهو الذي يحكم العلاقات البحرية بين الدول في وقت السلم ووقت الحرب،

أهم المسائل التي ينظمها القانون الدولي العام البحري :

- حرية الملاحة البحرية - البحر الإقليمي - منطقة الجرف القاري - المنطقة الاقتصادية الخالصة - الحصار البحري
الارشاد البحري - اعالي البحار.

- القانون الإداري البحري:

وتنظم قواعده العلاقات بين العاملين في الملاحة البحرية والدولة، ويتضمن: قواعد وشروط منح الجنسية للسفينة المسائل المتعلقة بالتأكد من صلاحية السفينة للملاحة - أحكام السلامة البحرية - قواعد تسجيل السفينة. - المؤهلات اللازمة لاستخدام العاملين في السفن - تنظم الإرشاد في الموانئ - الإجراءات الصحية والإدارية المطلوبة في الموانئ.

- القانون الجنائي البحري : وهو ينظم الجرائم المتصلة بالملاحة البحرية وعقوبة مرتكبيها مثل:

- الجرائم المتصلة بتسجيل السفن.

- الجرائم المتصلة بالنظام العام والآداب في السفن.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- القانون البحري الخاص :

وهو مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية.

المسائل التي يحكمها القانون البحري الخاص:

- تنظيم عقود بناء السفن وبيعها وتأجيرها ورهنها.
- استغلال السفن في نقل البضائع أو الأشخاص.
- التأمين على السفن ، أو على ما تحمله من البضائع أو الأشخاص.
- القواعد التي تحكم التصادم البحري.
- تنظيم المساعدة والإنقاذ البحري.
- تنظيم الخسارات المشتركة.

تطور النظام البحري في العصر الحديث :

شهدت الملاحة البحرية في العصر الحديث نمواً وازدهاراً كبيرين ، وقد أصدر **لويس الرابع عشر** (ملك فرنسا) عام ١٦٨١ م أمراً ملكياً أطلق عليه (لائحة بحرية) ، قننت فيه الأعراف التي كانت تحكم التجارة البحرية.

- تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية :

أ- صدر نظام المحكمة التجارية في ١٥ محرم ١٣٥٠هـ ، وتضمن هذا النظام بالإضافة إلى أحكام التجارة البرية ، أحكام خاصة بالتجارة البحرية في المواد (١٥٠ إلى ٤٣١) ، وهذه الأحكام البحرية مأخوذة من القانون البحري العثماني المستمد بدوره من القانون التجاري الفرنسي .

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

ج- وصدر المرسوم الملكي رقم (٢٧) لسنة ١٣٩٤هـ الذي تم بموجبه تنظيم الموانئ والمرافئ البحرية ، وقد حل هذا المرسوم

محل نظام مديرية خفر السواحل فيما يتعلق بالموانئ والمرافئ والمنائر وألغى أي نظام آخر يتعارض معه . وقد أسند المرسوم أعلاه مهمة إصدار اللائحة التنفيذية للمرسوم لوزير المواصلات ، والذي بدوره أصدر لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية سنة ١٣٩٥هـ .

- مضمون الملاحة البحرية :

الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر فقط .

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- أنواع الملاحة البحرية:

أ- تقسم الملاحة البحرية من حيث الأهمية إلى:

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

٢- الملاحة المساعدة: تقوم بها سفن المساعدة مثل سفن الإرشاد والقطر وغيرها.

ب- تقسم الملاحة البحرية وفق مسافة الرحلة إلى:

١- الملاحة في اعالي البحار.

٢- الملاحة الساحلية.

ج- تقسم الملاحة البحرية وفق الهدف منها إلى :

١- الملاحة التجارية: وهي الملاحة التي تهدف إلى تحقيق ربح من خلال نقل البضائع (أساساً) والركاب. فالدول الساحلية

تسعى إلى تطوير هذا الجانب من الملاحة وذلك لأهميته الاقتصادية والاجتماعية. حيث تقوم الدولة ببناء الميناء البحري وتطويره لاستقبال السفن الكبيرة وصيانتها .

٢- ملاحة الصيد: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن بغرض الصيد، لما للصيد من أهمية اقتصادية للصيادين وللدولة.

٣- ملاحة النزهة: وهي تتم من أجل الترفيه، وتقوم بها سفن مخصصة لهذا الغرض مثل اليخوت، وتضاف إليها السفن المخصصة للأغراض العلمية.

- الملاحة المختلطة:

وهي الملاحة التي تتم في البحر والنهر في الرحلة الواحدة.

- التشريع:

يقصد به مجموعة القواعد القانونية العامة الملزمة التي تصدر في صورة مكتوبة من السلطات التي تملك إصدارها، ويعد

التشريع أهم مصادر القانون البحري، ويجب على القاضي الرجوع إليه أولاً قبل غيره من المصادر عند الفصل في المنازعات

وينقسم التشريع إلى:

مجموعة القواعد التي تنظم السلطات العامة والمبادئ الأساس التي تنظم جميع الأعمال والتصرفات في الدولة، ويطلق عليه الدستور أو النظام الأساس وهو تشريع اجتهادي يأتي بعد الكتاب والسنة في الدرجة	التشريع الأساس
مجموعة القواعد التي تفصل ما جاء مجملاً في التشريع الأساس، وهو أدنى من التشريع الأساس من حيث الدرجة.	التشريع العادي
يظهر في شكل لوائح منظمة لعمل السلطة التنفيذية كأصل وهو أدنى من التشريع العادي من حيث الدرجة.	التشريع الفرعي

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- المعاهدات الدولية:

العلاقات البحرية هي علاقات دولية بطبيعتها، لذا يمثل القانون البحري خير ميدان لتوحيد القانون الدولي، وبما أن القوانين الداخلية تختلف من دولة إلى أخرى، فإن ذلك قد يؤدي إلى تنازعها، وبالتالي لا بد من تحديد القانون الواجب التطبيق، لذلك اتجهت المحاولات إلى توحيد قواعد القانون البحري من خلال الجمعيات القانونية على المستوى الدولي، مثل جمعية القانون الدولي.

وقد جمعت هذه الجمعيات الأعراف البحرية وصاغت في اتفاقيات دولية صادقت عليها كثير من الدول، ومن بينها المملكة العربية السعودية.

ومن الاتفاقيات التي صادقت عليها المملكة ما يلي:

- اتفاقية إنشاء منظمة دولية استشارية للملاحة البحرية لسنة ١٩٤٨ م.

- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت سنة ١٩٥٤ م.

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سنة ١٩٦٠ م.

- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن سنة ١٩٦٦ م.

- الاتفاقية الدولية لقياس حمولات السفن سنة ١٩٦٩ م.

- اتفاقية سفن رحلات الركاب سنة ١٩٧١ م.

- الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار سنة ١٩٧٢ م.

- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات سنة ١٩٧٢ م.

- العرف البحري:

يقصد بالعرف القواعد القانونية غير المكتوبة التي تلزم الأفراد نتيجة استقرارها واضطراد العمل بها والاعتقاد بالزاميتها ووجوب احترامها، وكان للعرف دور كبير في نطاق القانون البحري، فقد نشأ هذا القانون نشأة عرفية، إلا أن دور العرف أخذ في التراجع بفعل التدوين المستمر لقواعد القانون البحري، والقاضي لا يلجأ للعرف إلا إذا لم يجد نصاً تشريعياً يحكم النزاع.

- أحكام القضاء:

تمثل أحكام القضاء مصدراً مهماً لتفسير النصوص الغامضة من القانون البحري، وذلك يرجع إلى أن القاضي يقوم بدورين أساسيين هما:

أ- تطبيق القانون في الواقع لحل النزاعات التي تعرض عليه .

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

ب- في حالة عدم وجود نص لتطبيقه يجتهد القاضي لإيجاد حل للنزاع المعروف عليه ، وبما أن النشاط البحري متطور فإن النزاعات التي تنشأ في هذا المجال أيضاً متطورة ، بشكل يعجز معه المشرع في إيجاد تشريع يحكمها في الوقت المناسب. لذا يلجأ القاضي إلى الاجتهاد لاستنباط الحلول المناسبة للقاضي لا يمكنه أن يعتذر عن إصدار الحكم بحجة عدم وجود نص تشريعي لتطبيقه، لأنه إذا فعل ذلك يعتبر منكراً للعدالة مما يعرضه للمساءلة.

- الفقه:

للفقه دور كبير في شرح وتفسير أحكام القانون البحري، ويستأنس القاضي بآراء الفقهاء والشراح مع أنه غير ملزم بالأخذ بآرائهم.

- تعريف السفينة:

هي منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية بصفة مستمرة وتخضع لنظام قانوني خاص بها. السفينة هي منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية، وبالتالي **يفرغ عن معنى السفينة ما يلي:**

- مراكب الملاحة النهرية الداخلية

- المنشآت التي تعمل في الموانئ والأرصفة

- سفن السحب

- سفن الإرشاد

- القوارب الغطاسة

ولا يشترط في السفينة حجم معين أو شكل معين أو طريقة معينة لإدارتها، سواء قامت بالملاحة التجارية أو الصيد أو النزهة، ولا بد أن تكون السفينة صالحه للملاحة حتى تكون سفينة بالمعنى القانوني.

- أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية بصفة مستمرة، وبالتالي إذا كانت السفينة تقوم بالملاحة النهرية في الغالب وتقوم بالملاحة البحرية في بعض الأحيان، فإنها لا تعتبر سفينة بالمعنى الوارد في التعريف. أما إذا كانت السفينة تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية معاً هنا يتم البحث عن النشاط الغالب.

- الحالة المدنية للسفينة:

اسم السفينة:

يتعين على مالك السفينة أو تجهزها كتابه اسم السفينة على جانبها بخط كبير وواضح باللغة العربية واللغة الأجنبية.

موطن السفينة:

موطن السفينة هو الميناء الذي يتم تسجيلها فيها، ويكون لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار موطنها،

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جاربه عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

ولا يجوز أن يكون للسفينة الواحدة أكثر من موطن ، ويشترط على مالك السفينة أن يكتب ميناء التسجيل على مؤخرة السفينة بحروف ظاهرة وبشكل واضح ويعتبر موطن السفينة هو المكان الوحيد الذي تظهر فيه جميع التصرفات القانونية الواردة على السفينة ، وبالتالي توجه إليه جميع الإعلانات القانونية والقضائية وغيرها الخاصة بالسفينة.
قد يختلف موطن السفينة عن ميناء استغلالها وجنسيته.

- حمولة السفينة:

يقصد بحمولة السفينة حجمها وسعتها

- **الحمولة الإجمالية** : هي مجموع فراغ السفينة.

- **الحمولة الصافية** : هي مقدار فراغ السفينة المستخدم في نقل البضائع والركاب فقط ، أي أن الأماكن التي توجد فيها ملحقات السفينة وأماكن الطاقم وغرفة القيادة وغيرها لا تحسب في الحمولة الصافية.

- **والعبرة في السفن بالحمولة الصافية وليست بالحمولة الإجمالية.**

وقد نصت المادة (١٦٩) من لائحة الموانئ والمرافئ والمناظر السعودية على أنه يجب على مالك السفينة أن يحدد الحمولة الإجمالية والصافية عند تسجيل السفينة.

- درجة السفينة:

يقصد بدرجة السفينة رتبة السفينة.

- أهمية الجنسية للسفينة:

استقر فقه القانون البحري على ضرورة تمتع السفينة بالجنسية، والمعيار في منح الجنسية للسفينة يكون شخصياً لا إقليمياً لأن جنسية السفينة تظهر أهميتها خارج الدولة التي تنتمي إليها.

ويمثل منح الجنسية للسفينة ضرورة واجبة للأسباب الآتية:

١- لحسم النزاعات وتنظيم العلاقات الدولية البحرية والتجارية.

٢- ضمان سلامة وحفظ الأمن والنظام على ظهر السفينة.

٣- تحديد القانون الواجب التطبيق.

٤- حماية السفينة عند الاعتداء عليها.

٥- نظراً لأهميتها الاقتصادية للدولة.

ولا يجوز للسفينة أن تحمل أكثر من جنسية واحدة

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- شروط اكتساب الجنسية:

شروط اكتساب الجنسية للسفينة في المملكة العربية السعودية:

- ١- أن تكون السفينة قد بنيت في المملكة ، وهذا ما نصت عليه نظام المحكمة التجارية السعودي.
- ٢- أن يكون مالكاها أو مالكوها من حاملي الجنسية السعودية، فإذا آلت ملكية السفينة جزئياً أو كلياً إلى أجنبي لأي سبب من الأسباب فإنها تفقد الجنسية السعودية.
- ٣- أن يتم تسجيل السفينة في أحد الموانئ السعودية.

- إثبات جنسية السفينة:

يجب على كل سفينة أن ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها ، فإذا لم ترفع السفينة أي علم اعتبرت قرصاناً بحرياً يجوز الاستيلاء عليها ومصادرتها من قبل الدولة التي توجد هذه السفينة في مياها الإقليمية ويتم إثبات جنسية السفينة من خلال العلم الذي ترفعه السفينة، وهو علم الدولة التي تم تسجيلها فيها، فالعلم دليل شكلي على إثبات جنسية السفينة يجوز إثبات عكسه ويعاقب بالحبس أو الغرامة التي لا تتجاوز ١٠ آلاف ريال أو ما يعادلها أو بإحدى العقوبتين كل من يرفع علم المملكة العربية السعودية على سفينة لا تحمل جنسية المملكة.

- إجراءات تسجيل السفينة السعودية:

خصت لائحة الموانئ والمرافئ والمناظر قسم تسجيل السفن بمكتب التفتيش البحري بتسجيل السفن السعودية، فإن السفينة لا تعتبر سعودية الجنسية ما لم تكن مسجلة بإحدى موانئ المملكة، والميناءان المعتمدان هما: ميناء جدة والدمام.

- السفن المعفاة من التسجيل:

- ١- السفن الحربية.
- ٢- السفن التي تعمل داخل حدود الموانئ.
- ٣- قوارب الصيد التي لا تزيد حمولتها عن ٣٠ طن.
- ٤- قوارب النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ١٠ طن.

- بيع السفينة:

عقد بيع السفينة هو عقد تجاري

- الشروط الموضوعية لبيع السفينة:

- ١- محل العقد
- ٢- طرفا العقد

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- الشروط الشكلية لبيع السفينة:

وفقاً لنظام المحكمة التجارية السعودي يجب أن يتم عقد بيع السفينة في **محرر رسمي مكتوب** ، فإذا لم يحدث ذلك بطل العقد **بطلاناً مطلقاً** ، وذلك أياً كان الغرض من السفينة سواء للنزهة أو الصيد أو النقل ، **والغرض من ذلك هو:**

- الحفاظ على المصلحة العامة للدولة.
- والتأكد من أن جنسية السفينة هي الجنسية السعودية.

لتسهيل عملية الانتماء على مجهزة السفينة، أجازت القوانين ضمانات لحماية حقوق الدائنين، تكفل لهم حقوقهم من ثمن بيع السفينة، وسوف نتناول هذه الضمانات فيما يلي:

- حق التتبع المقرر للدائن العادي:

نظام المحكمة التجارية السعودي، أعطى للدائن العادي **نفس الحق** المقرر للدائنين الممتازين والمرتهنين في التتبع.

- حقوق الامتياز البحرية:

لقد حدد نظام المحكمة التجارية السعودي أحد عشر امتيازاً للدائنين الممتازين نستعرضها فيما يلي:

أ- المصروفات القضائية: وهي التي أنفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها على الدائنين ، والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ وطرق الملاحة.

ب- أجور المرشدين ورسوم الرسوم على الأرصفة أو الأحواض: وهي تقدر بناء على حمولة السفينة.

ج- أجرة حراسة السفينة والحفاظة عليها: وذلك منذ دخولها الميناء وحتى تاريخ بيعها.

د- أجرة المخزن: وهو الذي يوضع فيه معدات السفينة وآلاتها.

هـ - مصاريف الحفاظة على السفينة وآلاتها: وذلك أثناء سفرها الأخير، ونفقات دخولها آخر ميناء تباع فيها.

و- الديون الناشئة عن عقود العمل: وهي عقود عمل الربان والبحارة .

ز- المبالغ التي يفترضها الربان وثمن البضائع التي يبيعها: وذلك من أجل اتمام آخر سفيرة للسفينة قبل البيع.

ح- المبالغ المتبقية لبائع السفينة بعد بيعها، والمبالغ المستحقة لأصحاب الدين المرتبطة بالسفينة

ط - القروض البحرية على السفينة وآلاتها: وذلك قبل سفرها للإصلاح أو تجهيزها للسفر.

ي- اقساط التأمين: وهي المقررة على جسم السفينة وآلاتها.

ك- التعويضات المستحقة عن:

- التصادم والحوادث .

- الاصابات البدنية التي تصيب الركاب والطاقم.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- الحجز التحفظي على السفينة:

وهو إجراء احترازي يتم من قبل هيئة حسم المنازعات التجارية وذلك بطلب من الدائن الذي يخشى من ضياع حقوقه إذا سافرت السفينة، وخاصة إذا كانت أجنبية.

- شروط توقيع الحجز التحفظي:

- ١- أن يحل أجل الدين.
- ٢- أن يكون الدين معلوماً.
- ٣- أن لا يكون الدين معلقاً على شرط.
- ٤- أن يكون المال المطلوب ملكاً للدائن.
- ٥- أن يقدم الدائن مستندات موقعة من المدين أو مختومة بختمه وأي أدلة أخرى مؤيدة.

- الحجز التنفيذي على السفينة:

أهو ضبطها ووضعها تحت يد القضاء لبيعها واستيفاء دين الحاجزين من ثمنها.

إجراءات الحجز التنفيذي: تبدأ إجراءات الحجز التنفيذي بصدور حكم هيئة حسم المنازعات التجارية ببيع السفينة، ولا يتم حجز السفينة للبيع إلا بعد تنبيه المدين بدفع الدين خلال أربع وعشرين ساعة.

- الأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة:

حصرت نظام المحكمة التجارية السعودي حق الترك على مالك السفينة، سواء كان فرداً أو شخصية اعتبارية، وللدولة أن تبشر هذا الحق على السفن التجارية التي تستغلها عبر مؤسساتها أو شركاتها والترك يقصد به تخلي مالك السفينة عن السفينة لصالح الدائنين لاستيفاء ديونهم من ثمنها بعد بيعها.

- محل الترك:

محل الترك يرد على السفينة وأجرة النقل وفق ما يلي:

أ- السفينة: ينصب الترك على السفينة وملحقاتها، وبالتالي لا يرد الترك على السفينة قبل أن تعمل في الملاحة البحرية، والترك يرد على السفينة بحالتها في نهاية الرحلة التي نشأ فيها الدين. ففي نهاية رحلة السفينة يتم تقدير قيمتها، وعلى أساسها تحدد مسؤولية المالك بالإضافة إلى أجرة السفينة. ويجوز للمالك ترك السفينة بعد غرقها ولو لم يبق منها شيئاً.

ب- أجرة النقل: أيضاً ينصب الترك على قيمة أجرة النقل والفوائد الأخرى التي تعود على مالك السفينة من استغلالها
مثل:

- التعويضات التي يستحقها المالك بسبب تأخير الشحن أو التفريغ.

- حصيلة الصيد إذا كانت مخصصة للصيد وغيرها.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

تحديد مسؤولية مالك السفينة في معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧م:

أ- الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها:

- الالتزامات الناتجة عن الوفاة والاصابات البدنية التي تلحق بالركاب، أو هلاك أو تلف الأموال التي على ظهر السفينة.
 - الالتزامات التي تنتج عن وفاة أو اصابة أي شخص آخر في البحر أو البر أو عن هلاك أو تلف أي مال آخر، أو اعتداء على أي حق سبب ضرراً لأي شخص، إذا كان الخطأ صدر من أحد تابعي مالك السفينة.
 - الالتزامات الناشئة عن رفع الحطام أو تعويم أو تحطيم السفن الغارقة أو الجانحة أو المهجورة، والبضائع التي على ظهرها
 - الالتزامات الناشئة عن الأضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الموانئ والأحواض والطرق الملاحية.
- الربان** : هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويتولى الإشراف على كل شؤونها، وهو مسؤول عن الطاقم والبحارة الموجودين على ظهر السفينة.

- تعيين الربان:

يعين الربان من قبل مالك السفينة أو تجهزها.

الشروط الواجب توافرها في الربان:

- ١- أن يكون حاصلًا على شهادة من الشهادات الخاصة بقيادة السفن.
- ٢- أن يكون نوع وطبيعة الشهادة الحاصل عليها الربان تسمح له بأن يقود السفينة التي عين عليها.

- أنواع شهادات الربان:

شهادة ربان سفينة:

وهي أعلى الشهادات لقيادة السفينة، تسمح لحاملها أن يقود مختلف أنواع السفن مهما اختلفت حمولتها وحجمها.

شهادة ضابط ملاحه ثاني :

- تسمح لحاملها برحلات دولية قصيرة تقل حمولتها عن ١٢٠٠ طن .
- تسمح برحلات دولية طويلة تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن .

- عزل الربان:

من اختصاص وسلطات مالك السفينة أو تجهزها.

- المركز القانوني للربان:

يتمتع الربان بمركز قانوني خاص في علاقته بجميع الأطراف:

أ- يعتبر ممثلاً للدولة في السفينة:

لأن السفينة تمثل جزءاً من أرض دولة العلم، وبالتالي يكون مسؤولاً عن حفظ الأمن والنظام وتنفيذ أحكام القانون على ظهر السفينة.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

ب- يعتبر ممثلاً للمالك أو المجهز:

وفق عقد العمل يتبع الربان للمالك أو المجهز، وبالتالي يعتبر ممثلاً له في الآتي:

- إبرام عقود استخدام الملاحين على السفينة.
- شراء مستلزمات السفينة.
- تمثيل مالك السفينة أمام القضاء.
- إبرام عقود نقل البضائع والمسافرين.
- تنظيم الرحلات البحرية
- يحق للربان أن يقترض لتسيير السفينة.
- بيع البضائع الموجودة على ظهر السفينة لعمل إصلاحات في السفينة أو شراء أشياء ضرورية لها.

- التزامات الربان ومسؤولياته:

أ- التزامات الربان قبل بدء الرحلة:

يجب على الربان أن يجهز السفينة ويتأكد من صلاحيتها للسفر، وتزويد السفينة بكل ما تحتاجه الرحلة، وقد الزم نظام المحكمة التجارية السعودي الربان بطلب الكشف على سفينته قبل سفرها من قبل خبراء يعينهم رئيس الميناء.

ب- التزامات الربان أثناء الرحلة:

١. اتمام الرحلة البحرية وفقاً لما تعهد به.
٢. تعويض مالك السفينة أو مستأجرها عن الأضرار التي تلحقه بسبب مخالفة الربان لتعهده.
٣. لا يجوز للربان مغادرة السفينة أثناء السفر، وعند غرق السفينة يكون آخر من يغادرها.
٤. اتخاذ دفاتر لتسجيل كل الوقائع أثناء الرحلة.

ج- التزامات الربان عند وصول السفينة:

١. أن يستعين بمُرشد عند دخول الموانئ والخروج منها أو عبور القنوات الملاحية.
٢. أن يقدم تقريراً لسلطات الميناء عن الحالة الصحية للركاب، والحالة الصحية في البلاد التي رست فيها السفينة.
٣. إخطار سلطات الميناء قبل الوصول بـ ٤٨ ساعة إذا كانت تحمل بضائع خطيرة.
٤. أن يقدم تقريراً عن رحلته والطريق الذي سلكه والأخطار التي واجهته وكل الوقائع المهمة، وذلك قبل ٢٤ ساعة من وصول الميناء.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- مسؤولية الربان:

لا يسأل الربان عن اخطاء بقية العاملين على ظهر السفينة إلا إذا كان الضرر ناتج عن سوء اختياره للطاقم، كما لا يسأل عن أخطاء المسافرين على ظهر السفينة إلا إذا كان نتيجة عدم اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام.

ويقصد بهم مجموع العاملين على ظهر السفينة أيأ كانت طبيعة عملهم	البحارة
قائد السفينة	الربان
وهم من يتولون تسيير السفينة من ناحية خط السير والاتجاه	ضباط الملاحة
وهم من يتولون إدارة وتشغيل آلات السفينة	المهندسون البحريون
وهو يتولى علاج المرضى والمصابين	طبيب السفينة
وهو الذي يقوم بإرسال واستقبال الاشارات اللاسلكية في السفينة، ويكون حلقة وصل بين الربان والمجهاز والموانئ	ضابط اللاسلكي
ويقوم بالإشراف على الأمور الداخلية للسفينة	ضابط إداري

- الشروط الواجب توافرها في رجال الطاقم البحري:

أ- شروط الكفاية الفنية

ب- شروط الكفاية العددية:

الزم النظام المجهز بأن يعين على السفينة العدد الكافي على النحو الآتي:

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

- تسعة بحارة للسفن التي حمولتها أكثر من ٢٠٠٠ طن.

ج- شروط الجنسية

د- شروط الحصول على جواز بحري

- التابعون البريون للملاحة البحرية:

أ- أمين السفينة (الوكيل البحري):

شخص طبيعي أو اعتباري أسس وفقاً لقوانين المملكة، يقوم بممارسة خدمات وكالات السفن، ومفوض بذلك من قبل مالك السفينة أو مستأجرها أو مشغلها.

ب- أمين الحمولة (أمين البضائع):

وهو يعتبر وكيل عن صاحب أو أصحاب البضائع المشحونة.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

ج- مقاول الشحن والتفريغ:

ويرتبط مقاول الشحن أو التفريغ مع الناقل والشاحن والمرسل إليه بعقد مقاول.

د- الدلال أو السمسار البحري:

وهو من يقوم بالتوسط بين البائع والمشتري، وذلك بتقريب وجهات نظرهما ودفعهما للتعاقد، وهو لا يعتبر طرفاً في العقد، والسمسرة تعتبر عملاً تجارياً.

- عقد إيجار السفينة:

وينقسم إلى نوعين هما:

- عقد تأجير السفينة غير مجهزة:

وهو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها.

- التزامات المستأجر:

تجهيز السفينة وإدارتها	المحافظة على السفينة والعناية بها
القيام بأعمال الصيانة العادية	الالتزام بدفع الأجرة
الالتزام بمصروفات استغلال السفينة والتأمين عليها	الالتزام برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار

- عقد تأجير السفينة المجهزة:

إذا تم تأجير السفينة مجهزة، يتبع البحارة للمالك وليس للمستأجر في هذه الحالة وقد يكون الإيجار بالرحلة أو بمدة أطول وفق الاتفاق.

- التزامات المؤجر (المالك):

وضع السفينة تحت تصرف المستأجر	تقديم السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها
الالتزام بصيانة السفينة	اتمام الرحلة خلال المدة المتفق عليها
نقل البضائع والمحافظة عليها وتسليمها	

- التزامات المستأجر:

- دفع الأجرة المتفق عليها.

- تقديم البضائع المتفق على شحنها في الموعد المتفق عليه.

- عقد النقل البحري: أحكام النقل البحري وفق نظام المحكمة التجارية السعودي:

عقد النقل البحري: هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن مقابل أجر معلوم يسمى أجرة الحمولة.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- خصائص عقد النقل البحري :

عقد رضائي	عقد ملزم لجانبين	عقد معاوضة
عقد فوري	عقد تجاري	

سند الشحن : وهو إيصال يصدره الناقل أو ممثله القانوني للشاحن عند استلام البضائع وشحنها على ظهر السفينة.

- أنواع سند الشحن:

سند الشحن الاسمي	وهو يصدر باسم شخص معين.
سند الشحن الاذني	وهو يصدر لأذن أو لأمر الشاحن أو المرسل إليه، ويمكن تداوله بالتظهير.
سند الشحن لهامله	وينتقل ملكيته بالتسليم.

- معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤م بشأن سندات الشحن:

ينص بروتوكول الاتفاقية على أن على الدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي، أو أن يتم تضمين أحكامها في القانون الداخلي، والقصد من هذه الاتفاقية هو توحيد قواعد سندات الشحن.

- نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل:

١. أن يكون سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة.
٢. أن يكون النقل من ميناء دولة متعاقدة.
٣. أن يشترط في العقد المبين أو الثابت في سند الشحن أن قواعد هذه الاتفاقية أو أن قانون أية دولة هي التي تطبق.

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

أهم أهداف قواعد هامبورغ:

١. تحقيق توازن أكثر إنصافاً بين الناقل والشاحن وتوزيع المخاطر والحقوق والالتزامات.
٢. تحديد المسؤولية وحدودها.
٣. حل مسألة قيمة الوحدات التي تحدّد بها المسؤولية كالطّرد المستعملة في الحاويات.
٤. التأكيد على حق الناقل في تحديد وحدات المسؤولية عند الأخطاء التي يرتكبها مستخدموه.
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 عبء المسؤولية من الشاحن إلى الناقل دون تغيير جذري في نظام المسؤولية.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- تعريف القانون الجوي:

القانون الذي يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات عناصر هذا التعريف هي: المركبة الهوائية، الحركة، الاستعمال.

- تعريف الطائرة:

عرفت الطائرة اتفاقية شيكاغو بأنها: كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محرقة اعتماداً على رد فعل الهواء. وعرف نظام الطيران المدني الطائرة بأنها: أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض.

- جنسية الطائرة:

مبررات منح الجنسية للطائرة:

يؤكد ذلك نص المادة الثانية من نظام الطيران المدني السعودي على: للمملكة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي داخل إقليمها وتمثل الطائرة عنصراً مهماً من عناصر الثروة القومية للدولة، ولا يمكن أن تنسب هذه الثروة للدولة إلا إذا كانت تحمل جنسيتها.

وقد جاءت اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤م بشأن الطيران مؤيدة لهذا الاتجاه إذ نصت في مادتها رقم (١٧) على: (أن تكتسب الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها)، أي أن الطائرة لا تمنح جنسية الدولة إلا بعد اكتمال إجراءات تسجيلها في الدولة المعنية، كما أن تسجيل الطائرة في السجل الوطني لأي دولة يتم وفقاً للقانون الوطني.

- معيار تحديد جنسية الطائرة:

قد تم تداول ثلاث معايير لتحديد جنسية الطائرة هي:

١- معيار دولة الإنشاء: وهو معيار مفاده أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تصنيعها فيها.

٢- معيار جنسية المالك: أي أن الطائرة يجب أن تحمل جنسية مالكها.

٣- معيار التسجيل: مفهوم هذا المعيار هو أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها. ومعلوم أن الدولة التي تتم فيها إجراءات تسجيل الطائرة، هي أولى أن تحمل الطائرة جنسيتها، لمقدرتها على مراقبة الطائرة والتأكد من لائحتها بصورة دورية وقد أخذت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م بهذا المعيار وأخذت بها الدول الأعضاء.

- آثار اكتساب الطائرة للجنسية:

- تصبح الطائرة خاضعة لأحكام القانون الوطني للدولة التي تحمل جنسيتها.

- تكون الطائرة تحت إشراف الدولة التي تحمل جنسيتها من حيث وجوب استيفاء شروط الصلاحية.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- تخضع الطائرة للحماية الدبلوماسية والقنصلية للدولة التي تحمل جنسيتها وذلك أثناء وجودها في إحدى الدول الأجنبية.
- تحتكر الدولة استغلال خطوط الملاحة الداخلية للطائرات الوطنية وذلك منعاً للمنافسة.
- قد تمنح الدولة طائراتها الوطنية بعض التسهيلات المالية التي تيسر عليها تمويل رحلاتها المختلفة.

- فقد جنسية الطائرة:

- ١- إذا تم شطبها من السجل السعودي.
- ٢- إذا فقد مالكةا 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.

- تسجيل الطائرة:

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

- شروط تسجيل الطائرة في السعودية:

نصت المادة (٥١) من نظام الطيران المدني السعودي لسنة ١٤٢٦هـ على: «تعد الهيئة سجلاً لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية يسمى (السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات).

- لشروط الواجب توافرها في الطائرات العاملة في السعودية:

- 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.
- ٤- أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة.
- ٥- أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة من سلطة الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة .
- ٦- أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها.

- الحقوق المترتبة على الطائرة:

الطائرة محل للتملك بالبيع والشراء والإرث والهبة، كما أنها محل للإجارة سواء كانت إجارة بطاقم أو بدون طاقم، كما

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

أنها محل للرهن ، كما يرد على الطائرة الحجز بأنواعه المختلفة، وقد تم تنظيم ذلك بموجب اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات.

- بيع الطائرة:

يعد عقد البيع أهم طرق اكتساب الملكية، إلا أنه ليس الطريق الوحيد فيمكن أن تكتسب ملكية الطائرة بالبناء أو الهبة أو الإرث أو الوصية، ويتميز عقد بيع الطائرة بضوابط خاصة تميزه عن بقية عقود البيوع الأخرى ووفقاً لنص المادة (٥٩) من نظام الطيران المدني السعودي: تُعد الطائرة مالاً منقولاً فيما يتعلق بتطبيق الأنظمة والقواعد النافذة في المملكة، ولا يتم نقل ملكية الطائرة الوطنية إلا بموجب سند رسمي، ولا يكون له أي أثر في مواجهة الغير، إلا بعد قيده في السجل.

- رهن الطائرة:

يجوز لمالك الطائرة أن يقوم برهنها ضماناً لدين في ذمته، وإزاء هذا القصور تخضع الطائرة في رهنها للأحكام العامة للرهن، وبما أن الطائرة من المنقولات، فإن رهنها يكون رهنأً حيازياً، ونجد أن التشريعات المختلفة قد اتجهت إلى وضع نظام خاص برهن الطائرات أقرب إلى نظام الرهن الخاص بالعقارات، يسمى بالرهن الرسمي للطائرات والذي ينعقد بورقة رسمية تحرر أمام الجهة المختصة بتسجيل الطائرات.

- إيجار الطائرة:

يتميز بين نوعين من أنواع إيجار الطائرات هما:

١- إيجار الطائرات عارية: وفي هذه الحالة يستأجر المستأجر الطائرة بدون طاقم وبالتالي يتولى إدارة مشروع النقل الجوي بمفرده ويتحمل كل الالتزامات المتعلقة بالمشروع.

٢- إيجار الطائرة بطاقم: وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بوضع الطائرة بطاقمها تحت تصرف المستأجر لمدة محددة.

- الحجز التحفظي على الطائرة:

تمثل الطائرة بوصفها مالاً عنصراً من عناصر الضمان العام الذي يتمتع به دائنو مالك الطائرة على ذمته المالية، ولذلك يحق لأي من هؤلاء الدائنين التنفيذ على الطائرة استيفاء لدينه الذي يشغل ذمة مالك الطائرة، كما يحق له أن يقوم بتوقيع حجز تحفظي على الطائرة ريثما يحصل على حكم تنفيذي على الطائرة المحجوزة.

واهتمت اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م في مقدمتها بتحديد مفهوم الحجز التحفظي وذلك منعاً للتضارب الذي يمكن أن يحدث بسبب اختلاف التشريعات الوطنية ومسمياتها المختلفة للحجز التحفظي.

وقد حددت اتفاقية روما للحجز التحفظي الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها على النحو الآتي:

- الطائرات المخصصة لنشاط الدولة الخدمي.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- الطائرات التجارية العاملة على خطوط نقل عام منتظمة وطائرات الاحتياط الضروري لها.
- الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال متى كانت على وشك الإقلاع، ويكون الدين أجنبياً على الرحلة الحالية.
وكذلك نصت المادة (٧٤) من نظام الطيران المدني السعودي على جواز دفع كفالة مالية لتفادي الحجز على الطائرة وذلك بشرط أن تكون الكفالة كافية.

ونصت المادة (٧٥) على الآتي: إذا وقع حجز تحفظي على الطائرة، لا يجوز أن يعين حارساً عليها غير مالِكها أو مشغلها إذا كان أحدهما هو المدين أو من يقوم مقامهما، ولا يمنع توقيع الحجز من قيام الحارس بتشغيل الطائرة بموجب قرار الجهة التي أوقعت الحجز».

كذلك ألزمت المادة (٧٦) هيئة الطيران المدني بتسجيل الحجز التحفظي بناء على طلب الدائن بعد التحقق من توافر الوثائق المؤيدة لذلك واعتبرت المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات من القضايا المستعجلة.

كذلك ألزمت المادة (٧٨) الحاجز بدفع تعويض عن الأضرار التي تلحق بمالك الطائرة أو مشغلها في الحالات الآتية:

- ١- إذا أجرى الحجز في غير الحالات التي يجوز الحجز فيها.
 - ٢- إذا رفض الحاجز الكفالة الكافية المقدمة من المدين ليحول دون توقيع الحجز على الطائرة أو رفع الحجز عليها.
 - ٣- إذا كان الحجز قد تم دون سبب مشروع.
- أما الحجز التنفيذي فقد نصت عليه المادة (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 وثبوت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن أو الدائنين.

- انعقاد المسؤولية:

أوضحت اتفاقية روما الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض ونطاق تطبيق هذه الاتفاقية يكون على الأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية في إقليم الدولة، وذلك بالنسبة للدول الأعضاء في الاتفاقية، والهدف من ذلك هو إيجاد حلول لمسألة تنازع القوانين في حالة وقوع مثل هذه الأحداث أما الأضرار التي تحدثها الطائرات الوطنية فتتم معالجتها وفقاً للقانون الوطني. وهذا ما أكد عليه نظام الطيران المدني السعودي فأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للغير على سطح الأرض هو مسؤولية موضوعية، وذلك لأنه ليس هنالك علاقة عقدية تربط بين الناقل الجوي والشخص المضرور على سطح الأرض، لذا تصبح مسؤولية المشغل مسؤولية موضوعية يحكمها القانون ولا تطبق الاتفاقية إذا كان الضرر الواقع على سطح الأرض قد أصاب شخصاً يرتبط بمشغل الطائرة بموجب علاقة تعاقدية أو كان من تابعيه. إذ أنه في مثل هذه الحالات تتقرر المسؤولية التعاقدية لمشغل الطائرة.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- شروط انعقاد المسؤولية:

- 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: تستبعد الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير وهي **جائمة** على أرض المطار.
- د- يجب أن تكون الطائرة مصدر الضرر طائرة خاصة أو أجنبية

- الالتزام بتعويض الأضرار التي تقع على السطح:

وفقاً لاتفاقية روما ١٩٥٢م يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عن جبر الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض.

- المسؤولية التضامنية:

لا يكون المشغل مسؤولاً عن جبر الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض في كل الأحوال بمفرده، فأحياناً يضاف إليه شخصاً آخر يتضامن معه فيدفع التعويض اللازم .

وذلك في الحالات الآتية:

- أ- الاستعمال غير المشروع للطائرة
- ب- استعمال الطائرات لفترة محددة: إذا قام مشغل الطائرة بالسماح لآخر باستعمال الطائرة لمدة لا تتجاوز ١٤ يوماً فإن الشخص المخول له الحق في استعمال الطائرة يكون مسؤولاً بالتضامن مع مشغل الطائرة .
- ج- اشتراك الطائرات في إحداث الضرر

- طرق دفع المسؤولية:

تكون مسؤولية مشغل الطائرة تكون مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض ، وهي مسؤولية قائمة بسند القانون ولا يحق للمشغل أن يتحلل منها أو يحاول أن يدفعها عن كاهله .

إلا في الحالات الآتية:

- ١- خطأ المضرور
- ٢- النزاعات المسلحة أو الاضطرابات الداخلية
- ٣- منع استعمال الطائرة بأمر السلطات

- حدود المسؤولية:

أ- المسؤولية المحدودة:

تكون مسؤولية مشغل الطائرة محدودة بحدود قصوى تم الاتفاق عليها بموجب المادة (١١) من اتفاقية روما التي جاءت مفصلة

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

إلى قسمين:

١- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية.

٢- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية.

وقد أكدت ما جاء في الاتفاقية المادة (١٤٦) من نظام الطيران المدني السعودي بقولها: «تطبق الحدود القصوى لمبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم المملكة وفقاً لأحكام المعاهدات الدولية وتعديلاتها المنضمة إليها المملكة».

ب- المسؤولية غير المحدودة:

تتمثل في وجود حدود قصوى للتعويض في حالة وقوع الأضرار، وهي عدم إرهاب مشغل الطائرة بمبالغ مالية تؤثر على سير هذا المرفق المهم. إلا أن الاتفاقية وضعت بعض الحالات يجوز فيها رفع الحدود القصوى التي نصت عليها وحينها تصبح مسؤولية المشغل غير محدودة.

ج- حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين:

في حالة تعدد الأشخاص المسؤولين عن وقوع الضرر، لا يحق للمتضرر أن يطالب بتعويض أعلى من الذي يحكم به على شخص مسؤول واحد، أي أن المضرور لا يستطيع أن يرجع إلى كل مسؤول على حدة ويطلبه بالحد الأعلى من التعويض.

- الحالات التي لا يجوز فيها تجاوز التعويضات المستحقة لحدود المسؤولية وهي:

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

٢- إذا كانت التعويضات مخصصة لحالات الوفاة أو الإصابات البدنية فقط أو لحالات الأضرار بالأموال وحدها، فتخفف مبالغ التعويضات بنسبة المبالغ المخصصة لكل منها.

٣- إذا كانت التعويضات مخصصة معاً لحالات الوفاة أو الإصابات البدنية وكذلك لحالات الأضرار بالأموال، فتخصص مبالغ التعويضات الإجمالية المعدة للتوزيع لتغطية نسب تعويضات حالات الوفاة أو الإصابات البدنية، وإذا تبقى شيء من مبالغ التعويضات الإجمالية المعدة للتوزيع يتم توزيعها بنسبة التعويضات عن الأضرار بالأموال.

- المحكمة المختصة بنظر الدعاوى:

تقام دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم المملكة، وكذا الأضرار التي تقع على السفن والطائرات السعودية في أعالي البحار أمام ديوان المظالم.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- تقادم دعاوى التعويض:

يجب على الشخص المتضرر رفع دعوى التعويض على مشغل الطائرة المسؤول أو إعلانه بها خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي سبب الضرر، وإلا انحصر حقه في التعويض في الجزء الباقي من التعويض المسؤول عنه المستثمر بعد الوفاء بجميع المطالبات التي قدمت خلال هذه المدة و نصت على عدم جواز سماع دعوى التعويض بانقضاء عامين من يوم وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر، و أعطت المحكمة المختصة في المملكة الحق في قبول النظر في دعوى التعويض من عدمه بعد انقضاء المدة المحددة أعلاه، وذلك استناداً على الأسباب المقدمة في الدعوى، على أنه في جميع الأحوال لا تقبل الدعوى بعد انقضاء ثلاثة أعوام من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر.

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

اهتمت بالقانون الواجب التطبيق على الجرائم والتعريفات والأفعال التي تقع على متن الطائرة وهي في حالة طيران، وقد أوضحت تلك الجرائم المادة (١١) من الاتفاقية على النحو الآتي:

- ١- أن يكون الفعل غير مشروع.
 - ٢- أن يتم العنف أو التهديد باستخدامه.
 - ٣- أن يقع ذلك على متن الطائرة.
 - ٤- أن تكون الطائرة في حالة طيران .
 - ٥- أن يكون الغرض من ذلك عرقلة استغلال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو التحكم فيها.
- وقد أغفلت تحديد جريمة الاشتراك الجنائي، أي أن المشرع لم يجعل الشخص المشارك في مثل هذه الأفعال مسؤولاً بنص الاتفاقية، كذلك أغفل تحديد جريمة الاشتراك الجنائي، أي أن المشرع لم يجعل الشخص المشارك في مثل هذه الأفعال مسؤولاً بنص الاتفاقية، أو يجب أن يلاحق من قبل السلطات المختصة لكي يمثل أمام العدالة كما أن الاتفاقية استخدمت عبارات غير واضحة أو غير دقيقة في وصف الحالة التي تعبر عن الشروع.

- من أهم موضوعات الاتفاقية:

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

- ١- يجب إعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي.
- ٢- السماح لركاب وطاقم الطائرة بمواصلة الرحلة.
- ٣- إعادة حمولة الطائرة لمن لهم حق حيازتها.
- ٤- اتخاذ بعض التدابير تجاه المتهم بخطف الطائرة.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

ب- الدول التي لها الحق في محاكمة المتهم:

- دولة العلم وهي الدولة المختصة بالمحاكمة وهي دولة التسجيل ، والعلم مؤشر للجنسية.
 - الدولة التي ترتكب الجريمة في مجالها الجوي.
 - الدولة التي تهبط فيها الطائرة المخطوفة.
 - الدولة التي ينتمي إليها المجني عليه.
 - الدولة التي ينتمي إليها الجاني.
 - الدولة التي يهرب إليها الجاني.
- نخلص مما سبق أن اتفاقية طوكيو استخدمت عبارات غامضة .

- اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠م بشأن منح الاستيلاء غير المشروع على الطائرات:

تضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً عاجلة كثيراً من جوانب القصور التي أفرزها التطبيق العملي لاتفاقية طوكيو ١٩٦٣م وهي:

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

ويمكن استخلاص عناصر جريمة الاختطاف من النص أعلاه وفق الآتي بعد التطبيق العملي لها:

- ١- يجب أن يكون مرتكب الجريمة على متن الطائرة في حالة طيران.
- ٢- أن يقوم باستخدام العنف أو يهدد باستخدامه بطريقة غير مشروعة بغرض الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها.
- ٣- إذا اشترك مع شخص آخر أو قام أو شرع في استخدام العنف والتهديد.

- اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١م بشأن منع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني:

وتتكون هذه الاتفاقية من (١٦) مادة هدفها الأساس هو تكملة القصور الذي وضح في اتفاقية لاهاي ، وبالتحديد أنها حرمت الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد الطائرات أثناء استقرارها في المطارات والمنشآت الأرضية للملاحة الجوية. وليس هناك اختلاف جذري بين نصوص اتفاقية مونتريال والاتفاقيتين السابقتين إلا ما قد يشكل إضافة لما هو وارد في تلك الاتفاقيتين وما جاءت به هذه الاتفاقية ليس إلغاء للاتفاقيات السابقة، بل تأكيداً للأفعال التي جرمتها الاتفاقيات

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

وتغطية أوجه القصور التي أصبحت تمثل ثغرات كان يجب معالجتها. والأفعال التي اعتبرتها اتفاقية مونتريال جرائم ولم تظهر في الاتفاقية السابقة وهي:

- الأعمال المذكورة في الاتفاقية السابقة طوكيو ١٩٦٣م المعدلة في لاهاي ١٩٧٠م (وهي استعمال العنف أو التهديد به ضد سلامة الطيران).

- 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.

- تدمير منشآت الملاحة الجوية أو إنزال الضرر بها أو عرقلة عملها.

- تبليغ معلومات يعرف الفاعل أنها خاطئة ومضللة فتؤدي بذلك لعرقلة سلامة الطائرة أثناء الطيران.

- الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته في المملكة:

نصت المادة (١٥٣) من نظام الطيران المدني السعودي على أن تطبق على الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني والطائرات أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية بهذا الشأن التي وافقت عليها المملكة.

ونصت المادة (١٥٤) من نظام الطيران المدني السعودي على الجرائم التي تقع على الطائرات أثناء الخدمة: يُعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:

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 يجعلها عاجزة عن.

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة.

د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها.

هـ - أن يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية.

و- أن يبلغ معلومات يعرف أنها غير صحيحة ويعرض بذلك سلامة الطائرة للخطر.

وقد نصت المادة (١٥٥) من نظام الطيران المدني أيضاً على المخالفات التي لا ترقى إلى درجة الجرائم والتي تعدت في الطائرات المدنية وعقوباتها (١٦٨م) وهي:

أ- عدم الامتناع عن التدخين (العقوبة ثلاثمائة ريال) أو التدخين في دورة المياه (العقوبة خمسمائة).

ب- العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة (العقوبة ألف).

ج- تشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة عندما يكون ذلك محظوراً (العقوبة خمسمائة).

د- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام (العقوبة مائتي ريال).

هـ - التسبب في تعطيل أو تلف محتويات الطائرة أو أي من أجهزتها، (العقوبة ألف وخمسمائة).

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- تعريف عقد النقل الجوي:

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

- خصائص عقد النقل الجوي:

أ- عقد رضائي

ب- عقد اذعان

ج- عقد تجاري:

وذلك لأنه يتم عن طريق المقابلة، ومتى ما قام به الناقل على سبيل الاحتراف فهو تجاري

د- عقد شخصي

أمّا بالنسبة لعقد نقل البضائع فإن العقد يكون شخصياً بين أطرافه وهما الناقل والشاحن، ولا يقدم في هذه الصفة وجود طرف آخر، هو المرسل إليه أو إمكانية تداول خطاب الشحن بين أشخاص كثر.

- نطاق تطبيق أحكام النقل الجوي:

يتنوع النقل الجوي إلى أشكال متعددة، فقد يكون دولياً أو داخلياً بمقابل أو بغير مقابل، منظم أو غير منظم، خاصاً أو عاماً.

نستخلص أن النقل الجوي لكي يكون خاضعاً لأحكام اتفاقية مونتريال يجب توافر الشروط الآتية :

١- أن يكون نقلاً جويًا: بمعنى أنه يجب أن يتم بواسطة الجو.

٢- أن يكون النقل دولياً:

تعني عبارة النقل الدولي أن تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في

إقليم دولتين طرفين، أو في إقليم دولة واحدة طرف

ويتضح ضرورة توفر شرطين لاعتبار النقل جويًا:

- أن يقع النقل بين دولتين طرفين في الاتفاقية.

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

٣- الصفة التجارية للنقل الجوي الدولي.

- النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية:

عند وضع اتفاقية وارسو ١٩٢٩م تم استثناء عدة أنواع من عمليات النقل الجوي الدولي من أحكام الاتفاقية، وذلك لوجود

اعتبارات متباينة نستعرض كل استثناء على حدة لأهميتها:

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

أ- نقل الرسائل والطرود البريدية:

والحكمة من هذا الاستثناء أن نقل الرسائل والطرود البريدية تحكمه الاتفاقية الدولية للبريد، وهي تمثل تشريعاً خاصاً في هذا المقام .

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:**

يقصد به النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين داخل إقليم الدولة، ويقصد بإقليم الدولة المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والفضاء الجوي الذي يعلوها. وهذا النوع من النقل يخرج بطبيعة الحال عن نطاق تطبيق الاتفاقيات الدولية.

- مستندات النقل الجوي:

وهي مجموعة المستندات التي تتم بموجبها عملية النقل الجوي وهي تذكرة السفر، إيصال (قسيمة) الأمتعة، وخطاب النقل الجوي، ويطلق عليها أحياناً وثائق عقد النقل الجوي.

وهي كالتالي:

أ- مستند نقل الركاب (تذكرة السفر):

ب- مستند نقل الأمتعة (استمارة نقل الأمتعة):

قد ميّزت بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة :

فالأمتعة المسجلة هي التي أعلن الراكب عنها لدى الناقل وقام بتسجيلها وتدوين بياناتها في المستند المعد لذلك، والتي يلتزم الناقل في حالة ضياعها أو هلاكها أو تلفها بتعويض الناقل، وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقية.

أما الأمتعة غير المسجلة فهي الأمتعة التي لا يكشف الراكب عنها ولا يقوم الناقل بتدوين بياناتها ولا يصدر لها مستند نقل، وإذا حدث لها هلاك أو تلف أو ضياع تكون مسؤوليتها قائمة على أساس الخطأ المفترض.

- وثيقة الشحن الجوي:

- محتوى وثيقة الشحن: وهي عبارة عن مستند يوضح البضاعة المراد نقلها عن طريق الجو، وعادة ما يتم تحريرها بواسطة الشاحن، لأنه صاحب البضاعة ويعرف تفاصيلها من حيث النوع والوزن والعدد.

- وظيفة وثيقة الشحن الجوي: وتتعلق بالبضاعة، وهي تختلف عن الراكب وعن الأمتعة المصاحبة للراكب،

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

وتؤدي وثيقة الشحن الجوي وظيفتين هما:

أ. تعتبر أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع.

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

- حجية وثيقة الشحن الجوي في الإثبات: تقوم وثيقة الشحن الجوي بدور مهم في إثبات ما تحويه من بيانات متعلقة بالبضاعة، وتسلم البضاعة بواسطة الناقل ثم تصبح قرينة قاطعة لإثبات.

- آثار عقد النقل الجوي:

١- آثار عقد النقل الجوي للركاب والأمتعة:

أ. التزام الناقل بتسليم المسافر تذكرة سفر بمجرد إبرام عقد النقل الجوي.

ب. الالتزام بنقل المسافر جواً.

ج. الالتزام بضمان سلامة المسافر.

د. التزام الناقل بنقل أمتعة المسافر.

هـ. التزام الناقل برد الأجرة في حالة عدم تنفيذ العقد.

- التزامات المسافر:

- الوفاء بأجرة النقل.

- الالتزام بتوجيهات الناقل.

- آثار عقد النقل الجوي للبضائع:

أطراف عقد النقل الجوي للبضائع هم الناقل والمرسل (الشاحن)، ولا يمثل المرسل إليه طرفاً في العقد، إلا أنه اكتسب بعض الحقوق كما قد يحتمل التزاماً بوصفه أثراً من آثار العقد.

- التزامات الناقل:

١. استلام البضائع المراد نقلها في ميناء المغادرة من المرسل (الشاحن).

٢. شحن البضاعة ورصها وتنسيقها في الطائرة.

٣. الالتزام بنقل البضائع جواً.

٤. الالتزام بالمحافظة على البضائع.

٥. تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

٦. التزام الناقل بتوجيهات المرسل أثناء عملية النقل.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

- التزامات المرسل:

١. الالتزام بدفع أجرة النقل.

٢. التزام المرسل بتمكين الناقل من إنجاز عملية النقل الجوي.

- مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م:

خلال انعقاد المفاوضات الخاصة باتفاقية وارسو ١٩٢٩م، تم الاتفاق على أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي هي المسؤولية العقدية، ومصدرها عقد النقل الجوي الذي تتم بموجبه عملية النقل وبعد نقاش طويل توصلت الاتفاقية إلى أن طبيعة مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية، مصدرها عقد النقل الجوي وأساسها الخطأ المفترض وبالتالي لا يكون الناقل مسؤولاً عن تحقيق نتيجة، وإنما عليه فقط بذل العناية اللازمة، ولا يعفى الناقل في حالة وقوع الضرر إلا إذا أثبت أنه قد بذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر.

- مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م:

أ- طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال:

١. المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي.

٢. توسيع فترة النقل الجوي.

٣. إلزام شركات الطيران بالتأمين.

- حالات مسؤولية الناقل الجوي:

١. المسؤولية في نقل الأشخاص:

ينعقد مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص إذا توافرت ثلاثة شروط هي:

١- يجب أن يكون هنالك حادث.

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

٣- يجب أن ينتج ضرر عن تلك الحادثة، وقد حددت الاتفاقية الضرر بالوفاة أو الإصابة الجسدية، ويشترط أن تكون هذه الأضرار ناتجة عن الحادثة مباشرة.

٢. المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة:

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحادث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعييب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

شروط معينة انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة وهي:

- ١- أن يكون الإخلال بضمان سلامة البضائع والأمتعة قد نشأ نتيجة لحدث أو واقعة.
- ٢- يجب أن يكون هذا الحدث قد وقع أثناء فترة النقل الجوي.
- ٣- يجب أن يؤدي هذا الحدث إلى الإضرار بالبضائع أو الأمتعة.

- المسؤولية عن التأخير:

ويقصد بالتأخير عدم وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع في الميعاد المحدد أو المعقول، التأخير قد يكون للركاب أو البضائع أو الأمتعة.

ويشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير توافر ثلاثة شروط هي:

١. التأخير في النقل الجوي.
٢. حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.
٣. حدوث ضرر بسبب التأخير.

- طرق دفع المسؤولية:

تتنوع طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، وذلك لأن الاتفاقية قد تبنت أسساً مختلفة للمسؤولية وهي:

١- طرق دفع المسؤولية في حالة نقل الأشخاص:

أخذت بنظام مزدوج للمسؤولية، ففي الحالة التي لا تتجاوز فيها قيمة الأضرار ١٠٠,٠٠٠ وحدة سحب خاصة تكون مسؤولية الناقل موضوعية لا يستطيع الناقل أن يدفعها عن كاهله أو يتحلل منها، أما إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز ١٠٠,٠٠٠ وحدة سحب خاصة، عندها تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ **المفترض ويجوز دفعها في الأحوال التالية:**

- أ- إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
- ب- إثبات أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير.

٢- طرق دفع المسؤولية في حالة نقل البضائع والأمتعة المسجلة:

لم يعد التزام الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة التزاماً ببذل عناية، وإنما أصبح التزاماً بتحقيق نتيجة إلا أن الناقل يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية:

١. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
٢. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

٣. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

٤. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو عبورها أو خروجها.

٣- دفع مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة على أساس الخطأ المفترض واجب الإثبات وهي مسؤولية

شخصية، ويلاحظ أن الاتفاقية قد أُلقت بعبء الإثبات في حالة الأمتعة غير المسجلة على كاهل **المسافر**.

٤- دفع المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة.

٥- بطلان الأحكام التعاقدية :

للناقل الجوي مطلق الحرية في إبرام أو رفض أي عقد للنقل الجوي أو التنازل عن أي من أسباب الدفاع المتاحة ، كما له الحق في وضع أي شروط لا تتعارض مع أحكام الاتفاقية إلا أنه لا يجوز له وضع أي شرط في عقد النقل يهدف إلى إعفاءه من المسؤولية، كما لا يحق له أن يضمن عقد النقل أي بند يتعارض مع أحكام الاتفاقية، وفي حالة وجود مثل هذا الشرط يكون باطلاً.

- **حدود مسؤولية الناقل الجوي:**

١- **حدود المسؤولية في حالة نقل الأشخاص:**

أخذت الاتفاقية بنظام مزدوج في حالة نقل الأشخاص ، فإذا حدثت للراكب حالة وفاة أو أصيب بأذى جسماني يكون الناقل مسؤولاً **مسؤولية موضوعية** إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز مائة ألف وحدة سحب خاصة.

٢- **حدود المسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع:**

أ- **حالة نقل الأمتعة:** تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ ١٠٠ وحدة سحب خاصة.

ب- **حالة نقل البضائع:** تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع تساوي مبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام.

٣- **رسوم الدعوى ونفقات التقاضي:**

لا تشمل رسوم الدعوى ونفقات التقاضي التي يدفعها المدعي لغرض الحصول على حقوقه، لذا يجوز للقاضي المختص أن يحكم بكل أو بجزء من رسوم ونفقات الدعوى التي رفعها المدعي، إلا أن هذا النص لا يسري إذا كان المدعي عليه سبق وأن عرض على المدعي ذات المبلغ الذي قضت به المحكمة بدون رسوم ونفقات التقاضي وذلك في خلال مدة مقدارها **ستة أشهر** من تاريخ وقوع الحدث الذي سببه.

اللهم أجعل هذا العمل صدقة جارية عني وعن والدي وعن جميع المسلمين ، وأنفع به كل من قرأه ونشره

٤- تجاوز الحدود القصوى للتعويض:

يجب أن لا تتجاوز التعويضات التي يحصل عليها المضرور من الناقل ووكلائه وتابعيه الحدود القصوى المحددة بموجب اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، فيحق للناقل أن يمسك بالحد الأقصى للمسؤولية، كما يحق للوكلاء أو التابعين التمسك بذات الحد.

- أحكام دعوى المسؤولية:

المحاكم المختصة بالنظر في النزاعات المتعلقة بالنقل الجوي :

- ١- محكمة محل إقامة الناقل.
- ٢- محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل.
- ٣- محكمة المكان الذي تم فيه إبرام عقد النقل موضوع الدعوى.
- ٤- محكمة نقطة الوصول.
- ٥- محكمة موطن الراكب.

تم بفضل الله تعالى ،
أن أصبت فمن الله ، وإن أخطأت فمن نفسي والشيطان
هذا التوفيق أينما يكون **للخير** 🌟