

بسم الله الرحمن الرحيم



النظام البحري والجوي

إعداد:

أ.د. آدم أبو القاسم أحمد إسحق

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

كلية الشريعة والدراسات الإسلامية بالأحساء

قسم الأنظمة

1438 هـ - 2016/2017 م

اللقاء الأول

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على

أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً

وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

فهذه فرصة طيبة وسعيدة أن نلتقي بكم في المحاضرة الأولى من مقرر النظام البحري والجوي، في رحاب جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية - كلية الشريعة والدراسات الإسلامية بالأحساء، نأمل أن نكون عوناً لك عزيزي الدارس في حياتك العملية، من خلال تدارس هذه المحاضرات بعناية واهتمام، وبالتالي تساعدك في تحقيق النجاح فيما تصبو إليه من مستقبل زاهر بإذن الله تعالى.

أهداف المقرر:

عزيزي الدارس بعد فراغك من دراسة هذا المقرر نرجو أن تكون قادراً على

أن:

* تعرّف بالقانون البحري والجوي.

* تشرح تاريخ القانون البحري والجوي.

* توضّح مصادر القانون البحري والجوي ونطاق تطبيقه.

* تبين الأهمية الاقتصادية للنقل البحري والجوي.

* تبين النظام القانوني للسفينة وملكيته وتسجيلها والحجز عليها.

* تشرح التنظيم القانوني للتجارة البحرية.

* توضّح النظام القانوني للطائرة وملكيته وتسجيلها.

* تشرح عقدي النقل البحري والجوي والاتفاقيات المنظمة لهما

ولشرح مقرر النظام البحري السعودي لطلاب التعليم عن بعد (قسم الأنظمة)

نتناول في هذا اللقاء الأول تعريف النظام البحري وأقسامه وفق ما يلي:

أولاً: تعريف النظام البحري

ثانياً: أقسام النظام البحري

أولاً: تعريف النظام (القانون) البحري:

قبل أن نعرف القانون البحري، لا بد أن نذكركم أعزائي الدارسين بأقسام القانون لنتبين موقع القانون البحري من القوانين الأخرى:

1/ القانون العام:

وهو مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات التي تكون فيها الدولة طرفاً باعتبارها صاحبة سلطة وسيادة. وينقسم إلى قسمين هما:
* القانون العام الخارجي وهو القانون الدولي العام.
* القانون العام الداخلي ومن أمثله:

- القانون الدستوري
- القانون الإداري
- القانون المالي
- القانون الجنائي

2/ القانون الخاص:

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

- القانون المدني
- القانون التجاري
- قانون العمل (في رأي)
- القانون البحري والجوي (في رأي)
- القانون الدولي الخاص (في رأي)

3/ القانون المختلط:

وهو مجموعة القواعد القانونية التي تختلط فيها القواعد العامة (الأمرة)

مع القواعد الخاصة (المكملة) مثل:

- القانون البحري والجوي (في رأي آخر)
- قانون العمل (في رأي آخر)
- القانون الدولي الخاص (في رأي آخر)

أما بالنسبة لتعريف القانون البحري فقد اختلف الكتاب إلى ثلاثة آراء:

الرأي الأول يعرفه بأنه: مجموعة القواعد التي تنظم السفن، وذلك باعتبار

أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية، وذلك لما للسفينة من مظهر خارجي وأبعاد وقوة وطريقة بناء خاصة يسهل معه تحديد صفتها ويميزها عن غيرها من المراكب الداخلية التي تسير في الأنهار.

أما الرأي الثاني فيعرفه بأنه: مجموعة القواعد التي تنظم الملاحة البحرية، وذلك لأن المكان الذي يتم فيه النشاط هو البحر.

والرأي الثالث والذي أخذ به معظم كتاب القانون، هو الذي عرف القانون البحري بأنه: مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ من استخدام البحار في الملاحة البحرية.

ويعتبر هذا التعريف أشمل مما سبقه، لأنه يضم بشكل واضح مكان الملاحة (البحر) وأداة الملاحة البحرية (السفينة).

ثانياً: أقسام القانون البحري:

من التعريف أعلاه يمكن تقسيم القانون البحري إلى قسمين هما:

* القانون البحري العام

* القانون البحري الخاص

وسوف نفضل ذلك فيما يلي:

1/ القانون البحري العام:

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

لذلك فهو يشمل:

1-1 القانون الدولي العام البحري: وهو الذي يحكم العلاقات البحرية بين الدول في

وقت السلم ووقت الحرب، ومن 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.

2-1 القانون الإداري البحري: وتنظم قواعده العلاقات بين العاملين في الملاحة

البحرية والإدارة (الدولة)، ويتضمن الآتي:

- 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.

3-1 القانون الجنائي البحري: وهو ينظم الجرائم المتصلة بالملاحة البحرية وعقوبة

مرتكبيها مثل:

- الجرائم المتصلة بتسجيل السفن.

- الجرائم المتصلة بالنظام العام والآداب في السفن.

2/ القانون البحري الخاص:

وهو مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الخاصة الناشئة عن استغلال السفن في الملاحة البحرية، والنشاط الخاص في ميدان الملاحة البحرية قد يقوم به الأفراد والشركات الخاصة، وقد تقوم به المؤسسات العامة للدولة، ومع ذلك فهو يبقى في الحالة الأخيرة نشاطاً خاصاً، لماذا؟ لأن الدولة لا تمارس فيه الاستغلال البحري بوصفها سلطة ذات سيادة، وإنما تمارسه كما يمارسه أي شخص خاص، فتظهر بوصفها صاحبة حق أمام الآخرين لا صاحبة سلطة.

ومن أمثلة 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.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.
- 3- الوسيط في القانون البحري، د. مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.
- 4- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>

نهاية اللقاء الأول

وإلى لقاء آخر استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق

السداد.

اللقاء الثاني

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثاني من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق أن استعرضنا في اللقاء الأول

الأهداف المطلوبة من دراستنا لهذا المقرر، ثم تكلمنا عن تعريف النظام البحري،
وأتبعناه بدراسة أقسام النظام البحري.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثاني لنتحدث عن تطور النظام

البحري وعناصره كالآتي:

أولاً: تطور النظام البحري في العصر القديم

ثانياً: تطور النظام البحري في العصر الوسيط

ثالثاً: تطور النظام البحري في العصر الحديث

رابعاً: تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية

لا شك أن القانون البحري قديم، نشأ منذ ركوب الإنسان البحر وممارسته
الملاحة البحرية، والثابت في الدراسات التاريخية أن قواعد القانون البحري ظهرت
منذ عصور قديمة جداً، إلا أن هذه القواعد لم تبق على صورة واحدة.

فقد نشأت هذه القواعد في شكل أعراف بدائية وتطورت مع الزمن حسب
مقتضيات تطور العلاقات في البيئة البحرية، ثم تدخل المشرع أخيراً فسن القوانين
الأمرة لاحقاً. وبعد ذلك أبرمت الدول فيما بينها المعاهدات البحرية لحل مشاكل تنازع
القوانين الوطنية، وهكذا تطور الوضع حتى وصل القانون البحري إلى ما هو عليه
الآن.

ويقسم الكتاب عادة تطور القانون البحري إلى ثلاثة عصور: العصر القديم
والعصر الوسيط والعصر الحديث.

أولاً: تطور النظام البحري في العصر القديم:

يمكن إرجاع الآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد،
إذ يتمثل في العادات والقواعد التي نشأت بين بلاد البحر المتوسط التي كانت
تربطها علاقات بحرية.

وقد ذهب بعض الكتاب إلى أن البابليين قد عرفوا القرض البحري سواء على
السفينة أو البضاعة، إذ ورد في قانون حمورابي عام 225 ق. م نص يتضمن في
شكل مبدئي العناصر الجوهرية لهذا العقد ويعتبر هذا العقد أصل التأمين البحري.

ولما كان الفينيقيون على اتصال تجاري ببابل، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم في الملاحة والتجارة، فقد نقلوا عقد القرض البحري عن البابليين بعد تطويره وتعديله بما يلائم احتياجاتهم الخاصة. وقد أقام الفينيقيون حضارات مختلفة في البلاد التي حلوا بها بخاصة في جزيرة رودس نتيجة استقرارهم فيها.

وأهم القوانين التي عرفت في هذه الجزيرة قانون الإلقاء في البحر الذي يعتبر أصل الخسارات المشتركة والذي عرف سنة 916 قبل الميلاد، وهو يقضي بأن يشترك في الخسارة التي تنتج عن إلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها، على كل من عاد عليه نفع من هذا الإنقاذ.

وقد نقل الرومان هذا القانون ونصوا عليه في مدونة جستنيان وعملوا به، ولا يعرف للرومان دور في تطور القواعد البحرية، لماذا؟ لأنهم كانوا يحتقرون التجارة البرية والبحرية، وبالتالي تركوها للعبيد والأجانب.

وقد عرف الإغريق عقد القرض البحري في القرن الرابع قبل الميلاد، وتأثر القانون الإغريقي بالعرف السائد في (جزيرة رودس) فيما يتعلق بالتجارة البحرية والذي أرسى قواعده الفينيقيون وفق ما رأينا.

ثانياً: تطور النظام البحري في العصر الوسيط

ازدهرت الملاحة البحرية في هذا العصر، ولعب المسلمون دوراً كبيراً في ربط الخليج العربي بأفريقيا والهند والصين الجنوبية عن طريق البحر.

كما ازدادت الملاحة البحرية أهمية إبان الحروب الصليبية، حيث استخدمت السفن على نطاق واسع في نقل الجنود والذخيرة ثم نقل البضائع، وترتب على ذلك ازدهار التجارة البحرية وخاصة في المدن الإيطالية. وقد نشأت أعراف وعادات بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية أشهرها:

* مجموعة قواعد أوليرون

* وقنصلية البحر

* ومرشد البحر

أ/ قواعد أوليرون:

يرجع تاريخ هذه القواعد إلى القرن الثاني عشر الميلادي، وهي تقنين لأحكام القضاء البحري الذي استقر في الموانئ الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسي. وقد سميت كذلك نسبة إلى جزيرة أوليرون، حيث كان بها محكمة بحرية قام أحد الموثقين بهذه الجزيرة بتدوين أحكامها.

ب/ قنصلية البحر:

وكان لها نفس أهمية قواعد أوليرون، بالنسبة لسواحل البحر الأبيض المتوسط، وسميت كذلك نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في مدينة برشلونة الإسبانية، والراجح أنها دونت في القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهالي برشلونة.

ج/ مرشد البحر:

وضعت هذه المجموعة في مدينة (روان) بشمال فرنسا في القرن السادس عشر الميلادي، وقد أرست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحري، وقد أغفلت المجموعتان السابقتان الإشارة إليها من قبل.

ثالثاً: تطور النظام البحري في العصر الحديث

شهدت الملاحة البحرية في العصر الحديث نمواً وازدهاراً كبيرين، فقد تم اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، والطريق البحري بين أمريكا وجزر الهند الغربية. وقد نمت العلاقات والاتصالات بين مختلف دول العالم، مما جعل الحاجة ماسة إلى تقنين قواعد القانون البحري ليسهل الرجوع إليها وتطبيقها. وقد أصدر لويس الرابع عشر (ملك فرنسا) عام 1681م أمراً ملكياً أطلق عليه (لائحة بحرية)، فننت فيه الأعراف التي كانت تحكم التجارة البحرية في موانئ البحر الأبيض المتوسط.

وبعد قيام الثورة الفرنسية عام 1789م تم تقديم توصية للجمعية الوطنية الفرنسية (السلطة التشريعية) لإصدار تشريع شامل للقانون المدني وآخر للقانون التجاري. وبناء على تلك التوصية صدر تشريع فرنسي سنة 1807م، تضمن قواعد التجارة البحرية، وهو منقول من اللائحة البحرية الصادرة بالأمر الملكي المذكور أعلاه.

وقد كان لهذا التشريع الفرنسي أثر كبير في خارج فرنسا، فقد نقل عنه المشرع العثماني قانون التجارة العثماني، والمشرع المصري قانون التجارة البحرية.

رابعاً: تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية

تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية على النحو الآتي:

أ/ صدر نظام المحكمة التجارية في 15 محرم 1350هـ، وتضمن هذا النظام بالإضافة إلى أحكام التجارة البرية، أحكام خاصة بالتجارة البحرية في المواد (150 إلى 431)، وهذه الأحكام البحرية مأخوذة من القانون البحري العثماني المستمد بدوره من القانون التجاري الفرنسي.

ب/ و صدر سنة 1354هـ نظام مديرية خفر السواحل وتوابعها، فتضمن أحكام تسجيل السفن ونقل الملكية وتنظيم العمل في الموانئ البحرية السعودية.

ج/ و صدر سنة 1394هـ المرسوم الملكي رقم (27) 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 1395هـ.

د/ أيضاً صدر سنة 1396هـ المرسوم الملكي رقم (65) والقاضي بتحويل إدارة الموانئ البحرية إلى مؤسسة عامة، و صدر بموجبه المرسوم رقم (12) لسنة 1397هـ ينظم المؤسسة العامة للموانئ البحرية السعودية.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

3- الوسيط في القانون البحري، د.مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.

4- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>

نهاية اللقاء الثاني

وإلى لقاء آخر استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق
السداد.

اللقاء الثالث

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته
يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثالث من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق أن استعرضنا في اللقاء الثاني
تطور النظام البحري في العصور القديمة والوسيط والحديثة وختمنا بتطور النظام
البحري في المملكة العربية السعودية.
وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثالث لنواصل الحديث عن نطاق تطبيق
النظام البحري المتمثل عناصره في الآتي:

أولاً: مضمون الملاحة البحرية

ثانياً: أقسام الملاحة البحرية

ثالثاً: أحكام الملاحة المختلطة

أولاً: مضمون الملاحة البحرية

الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر، وبالتالي يستبعد منها الملاحة التي تتم في الأنهار، أما الملاحة المختلطة فلها أحكامها الخاصة كما سنرى لاحقاً. وقد رأينا عند تعريف القانون البحري، أن الراجح هو التعريف الذي يستند إلى الوعاء الذي تتم فيه النشاط البحري أو الملاحة البحرية وهو البحر. لكن السؤال الذي يطرح نفسه هنا هو: كيف يمكن التفرقة بين البحر والنهر عند التقائهما؟ وما هو القانون الواجب التطبيق؟

لقد اختلف الكتاب في الإجابة عن السؤالين وفق ما يلي:

أ/ ذهب الفريق الأول إلى أن حد البحر ينتهي عند أقرب نقطة جمارك للبحر، وذلك استناداً على ما جاء في قانون الجمارك الفرنسي.

ب/ وذهب الفريق الثاني إلى أن حد البحر ينتهي في مصب النهر عند أول جسر مقام على النهر يمنع السفن الكبيرة من عبورها.

ج/ وذهب فريق ثالث إلى أن حد البحر يتم وفق الصفات الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي توصل إليها العلم في تعريفه للبحار، وعلى القاضي أن يستعين بأهل الخبرة في تحديد ما إذا كان النزاع وقع في البحر فيطبق القانون البحري، أما إذا وقع النزاع في النهر فيطبق القانون التجاري أو المدني مثلاً.

وأخيراً اتجه القضاء في كل من فرنسا ومصر وبعض الكتاب إلى أن ما يميز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية، هي المخاطر التي تواجهها الملاحة البحرية، فإذا تعرضت السفينة للمخاطر في الأماكن التي تختلط فيها البحر بالنهر، تعتبر الملاحة بحرية، أما إذا انتفت المخاطر فتعتبر الملاحة نهريّة.

وهذا الرأي يعتبر في رأينا أكثر دقة في التمييز بين الملاحة البحرية والملاحة النهرية.

ثانياً: أنواع الملاحة البحرية:

أ/ تقسم الملاحة البحرية من حيث الأهمية إلى:

- (1) الملاحة الرئيسية: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن لنقل البضائع أو الأشخاص أو سفن النزهة أو الصيد.
- (2) الملاحة المساعدة: وهي الملاحة التي تقوم بها سفن المساعدة مثل سفن الإرشاد والقطر وغيرها.

ب/ تقسم الملاحة البحرية وفق مسافة الرحلة إلى:

- (1) الملاحة في أعالي البحار: وهي التي تقطع فيها السفينة مسافات طويلة في الرحلة البحرية، وغالباً يكون هذا النوع لنقل البضائع من دولة إلى دولة أخرى.
- (2) الملاحة الساحلية: وهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلية للدولة الواحدة مثل: الملاحة بين مينائي جدة وجيزان في المملكة العربية السعودية.

ج/ تقسم الملاحة البحرية وفق الهدف منها إلى:

- (1) 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 .
- (2) ملاحة الصيد: وهي الملاحة التي تقوم بها السفن بغرض الصيد، لما للصيد من أهمية اقتصادية للصيادين وللدولة.

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

ثالثاً: الملاحة المختلطة:

وهي الملاحة التي تتم في البحر والنهر في الرحلة الواحدة. والسؤال الذي

يطرح نفسه هنا: ما هو القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة؟

قد يجيب أحد على السؤال بأنه يمكن تطبيق القانون البحري على الجزء البحري من الرحلة، وتطبيق القانون التجاري أو المدني على الجزء النهري من

الرحلة، ولكن هناك صعوبة عملية في هذا التطبيق، تتمثل في صعوبة التمييز بين البحر والنهر الذي أشرنا إليها من قبل.

ولذلك يفضل كثير من الكتاب تحديد الجزء الغالب من الرحلة أو الأكثر أهمية، وبناء عليه يطبق القانون الذي يحكم الجزء الغالب في الرحلة، باعتبار أن الفرع يتبع الأصل، وهذا تقديره يخضع للقاضي.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.

2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

3- الوسيط في القانون البحري، د.مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.

4- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>

نهاية اللقاء الثالث

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الرابع

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الرابع من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق أن استعرضنا في اللقاء
الثالث نطاق تطبيق النظام البحري فتكلمنا عن مضمون الملاحة البحرية وأقسام
الملاحة البحرية وأخيراً أحكام الملاحة المختلطة.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الرابع لنواصل الحديث عن مصادر

النظام البحري والجوي المتمثل عناصره في الآتي:

أولاً: التشريع

ثانياً: المعاهدات الدولية

ثالثاً: العرف البحري

رابعاً: أحكام القضاء

خامساً: الفقه

أولاً: التشريع:

يقصد به مجموعة القواعد القانونية العامة المجردة 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، ومثال ذلك في المملكة العربية السعودية المرسوم الملكي رقم (27) لسنة 1394هـ المنظم للموانئ والمرافئ والمناير البحرية، وقد أشرنا من قبل للتطور التشريعي في المملكة في اللقاء الثاني أعلاه. وينقسم التشريع إلى:

(1) التشريع الأساس: وهو 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.

(2) التشريع العادي: وهو مجموعة القواعد التي تفصل ما جاء مجملاً في التشريع الأساس، وهو أدنى من التشريع الأساس من حيث الدرجة.

(3) التشريع الفرعي: وهو يظهر في شكل لوائح منظمة لعمل السلطة التنفيذية كأصل وهو أدنى من التشريع العادي من حيث الدرجة.

ثانياً: 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 1948م.
- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت سنة 1954م.

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سنة 1960م.
- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن سنة 1966م.
- الاتفاقية الدولية لقياس حمولات السفن سنة 1969م.
- اتفاقية سفن رحلات الركاب سنة 1971م.
- الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار سنة 1972م.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات سنة 1972م.

ثالثاً: 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.

رابعاً: 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 .
 ب- في حالة عدم وجود نص لتطبيقه يجتهد القاضي لإيجاد حل للنزاع المعروض 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 . فالقاضي لا يمكنه أن يعتذر عن إصدار الحكم بحجة عدم وجود نص تشريعي لتطبيقه ، لأنه إذا فعل ذلك يعتبر منكراً للعدالة مما يعرضه للمساءلة ..

خامساً: الفقه:

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

وعن طريق الشرح والتفسير يقوم الفقه بدور مهم في تطوير قواعد القانون البحري. وذلك بتنبية المشرع إلى مواطن النقص في التشريع أو إلى الأحكام التي أصبحت لا تواكب التطور بغرض إلغائها أو تعديلها.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.

2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

3- الوسيط في القانون البحري، د. مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.

نهاية اللقاء الرابع

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الخامس

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الخامس من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق أن استعرضنا في اللقاء الرابع مصادر النظام البحري، فتكلمنا عن التشريع والمعاهدات الدولية والعرف البحري وأحكام القضاء والفقهاء.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الخامس لنواصل الحديث عن

موضوع جديد هو النظام القانوني للسفينة ونبدأ بدراسة العنصرين الآتيين:

أولاً: تعريف السفينة

ثانياً: الحالة المدنية للسفينة

أولاً: تعريف السفينة:

لقد وردت تعريفات كثيرة للسفينة، بالرغم من أن التشريعات الوطنية لم تهتم

بهذا الجانب، نذكر بعضها فيما يلي:

التعريف الأول هو: «كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه

الاعتیاد».

التعريف الثاني هو: «الوصف الذي يسبغ على المنشأة العائمة لتكون سفينة (بحرية) يتوقف على الكشف عن نشاطها وفقاً للمكان الذي تقوم بالملاحة فيه فإذا كان هذا المكان هو البحر وتحقق تخصيصها للملاحة فيه صدق عليها هذا الوصف». **التعريف الثالث** وهو: «كل منشأة تقوم بالملاحة البحرية أياً كان نوعها متى تحقق تخصيصها لهذه الملاحة».

من التعريفات السابقة يمكن استنتاج التعريف الآتي: السفينة هي منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية بصفة مستمرة وتخضع لنظام قانوني خاص بها.

من التعريف أعلاه يمكن استخلاص العناصر الآتية:

أ/ السفينة هي منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية، وبالتالي يخرج عن معنى السفينة ما يلي:

* مراكب الملاحة النهرية الداخلية.

* المنشآت التي تعمل في الموانئ والأرصية.

* 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 صالحة للملاحة حتى تكون سفينة بالمعنى القانوني.

ب/ 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 فما الحل؟

هنا يتم البحث عن النشاط الغالب، فإذا كان النشاط الغالب هو الملاحة البحرية فهي سفينة بالمعنى الوارد في التعريف، أما إذا كانت الملاحة النهرية هي الغالبة فتخرج عن المعنى الوارد في التعريف.

فالسفينة بالمعنى الذي ذكرناه لا تنحصر في الهيكل فحسب، بل تمتد لتشمل جميع الملحقات المرتبطة بها (تشبه العقارات بالتخصيص في القانون المدني). وملحقات السفينة تتمثل في: الآلات التي على ظهر السفينة، وقوارب النجاة، السلاسل، والرافعات، والبوصلة، وأجهزة الاتصال.

ج/ أن تخضع السفينة لنظام قانوني خاص بها، وذلك من حيث الإنشاء والاسم والموطن والحمولة والدرجة والجنسية والتسجيل والملكية والحجز عليها والعاملين فيها وغيرها.

ثانياً: الحالة المدنية للسفينة:

ونتناول هنا اسم السفينة وموطنها وحمولتها ودرجتها فيما يلي:

أ/ اسم السفينة:

يتعين أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن ككل شخص اعتباري، ويتعين على مالك السفينة أو تجهزها كتابه اسم السفينة على جانبها بخط كبير وواضح باللغة العربية واللغة الأجنبية، وذلك وفقاً لنص للمادة (11) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية لسنة 1395هـ.

ب/ موطن السفينة:

موطن السفينة هو الميناء الذي يتم تسجيلها فيها، ويكون لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار موطنها، 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 وجنسيتها، وهذا يحدث عملياً لملاك سفن الدولة التي ليس لها منفذ على البحر مثل سويسرا وتشاد وغيرها.

ج/ حمولة السفينة:

- يقصد بحمولة السفينة حجمها وسعتها وهي تقاس بالطن الحجمي الذي يساوي 100 قدم مكعب أو 2.83 م، والحمولة نوعان:
- * الحمولة الإجمالية وهي مجموع فراغ السفينة.
 - * الحمولة الصافية وهي 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.
 - * وحمولة السفينة تختلف عن وزن السفينة الذي يقاس بالطن الوزني وهو 1000 كيلوجرام.

وقد نصت المادة (169) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية على أنه يجب على مالك السفينة أن يحدد الحمولة الإجمالية والصافية عند تسجيل السفينة.

وللحمولة أهمية خاصة تحسب على أساسها الآتي:

- * رسوم إدارة الموانئ مثل: رسوم الرسو وعبور القنوات الداخلية ورسوم الإرشاد.
- * يقدر بناء عليها أجرة النقل.
- * تتخذ أساساً لتعويض الناقل عن تأخير الشحن أو التفريغ.
- * تحدد بناء عليها مسؤولية مالك السفينة وفق اتفاقية بروكسل لسنة 1957م.

د/ درجة السفينة:

- يقصد بدرجة السفينة رتبة السفينة، مثل الرتب العسكرية والفنادق وغيرها مثل الدرجة الأولى والثانية والثالثة وهكذا، وهناك جهات متخصصة تقوم بتصنيف السفن وتحديد درجاتها.
- وهناك معايير تحدد بناء عليها رتبة السفينة هي:
- (1) طريقة بناء السفينة ومدى مقاومتها للزلازل والبراكين، والمواد المصنوعة منها سواء الخشب أو الحديد أو المطاط، وطريقة البناء حديثة أم قديمة.

(2) عمر السفينة فكلما قل عمرها كانت درجتها أعلى.

(3) مدى استيفاء السفينة شروط السلامة مثل توفر الآتي:

* قوارب للنجاة.

* حفظ البضائع من الأمطار والأمواج

* عناية مركزه للمصابين على السفينة وأطباء.

* وجود مهندسين وضباط بحريين.

* توفر اتصالات بين البر والسفينة.

وتحديد درجة السفينة لها أهمية خاصة لأنها تساعد على الآتي:

(1) تحديد ثمن السفينة

(2) تحديد أجرة النقل والتأجير في السفينة

(3) تحديد أقساط التأمين

فمنح درجة التصنيف للسفينة من قبل هيئات الإشراف، يعني أنها صالحة للملاحة

البحرية، ويترتب على هذا التصنيف مسؤولية هيئة الإشراف تجاه المالك.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد

2016م.

2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة

السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

3- الوسيط في القانون البحري، د. مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر،

الكويت: 1975م.

4- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>

5- لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية لسنة 1395هـ.

نهاية اللقاء الخامس

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل
الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء السادس

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته
يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء السادس من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق أن بدأنا في اللقاء الخامس
الحديث عن النظام القانوني للسفينة، فتكلمنا عن تعريف السفينة والحالة المدنية
للسفينة.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء السادس لنواصل الحديث عن نفس الموضوع وهو النظام القانوني للسفينة فنتناول جزءاً آخر منه على النحو الآتي:

أولاً: أهمية الجنسية للسفينة

ثانياً: شروط اكتساب الجنسية

ثالثاً: آثار اكتساب الجنسية

أولاً: أهمية الجنسية للسفينة:

تمنح الجنسية للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين، وتعتبر الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة التابع لها. ولقد 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:

* لحسم النزاعات وتنظيم العلاقات الدولية البحرية والتجارية.

* ولضمان السلامة وحفظ الأمن والنظام على ظهر السفينة.

* تحديد القانون الواجب التطبيق.

* حماية السفينة عند الاعتداء عليها.

* نظراً لأهميتها الاقتصادية للدولة.

ولا يجوز للسفينة أن تحمل أكثر من جنسية واحدة بعكس الشخص الطبيعي الذي يجوز له أن يحمل أكثر من جنسية، وقد ألزمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة أن تبحر تحت علم دولة واحدة وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار.

ثانياً: شروط اكتساب الجنسية:

أ/ الشروط العامة لاكتساب الجنسية:

القواعد العامة للقانون الدولي تقضي أن لكل دولة ذات سيادة مطلق الحرية في تحديد الشروط اللازمة لمنح جنسيتها للأشخاص الطبيعيين والمعنويين، والدولة لا تمنح جنسيتها للسفينة إلا إذا اطمأنت على توافر الشروط التي تكفل ولاء السفينة لها، وتختلف هذه الشروط وفقاً لظروف كل دولة، وتتمثل هذه الشروط في الآتي:

(1) أن يتم إنشاء السفينة في الدولة التي ترغب في الحصول على جنسيتها، والغرض من هذا الشرط هو تشجيع وحماية الصناعة الوطنية.

(2) أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين، وذلك حرصاً على توفير الحماية الوطنية لحاملي الجنسية الوطنية تحقيقاً لمصلحة الدولة.

(3) أن يكون الربان والطاقم الذي يعمل معه كله أو بعضه من الوطنيين، باعتبار أن هؤلاء يسيطرون على نشاط السفينة، وبالتالي تطمئن الدولة على مصالحها.

ب/ شروط اكتساب الجنسية للسفينة في المملكة العربية السعودية:

(1) أن تكون السفينة قد بنيت في المملكة العربية السعودية، وهذا ما نصت عليه المادة (150) من نظام المحكمة التجارية السعودي.

(2) أن يكون مالكوها أو مالكوها من حاملي الجنسية السعودية، فإذا آلت ملكية السفينة جزئياً أو كلياً إلى أجنبي لأي سبب من الأسباب فإنها تفقد الجنسية السعودية، وهذا ما نصت عليه المادة (194) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر.

(3) أن يتم تسجيل السفينة في أحد الموانئ السعودية، وهذا ما نصت عليه المادة (166) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر لسنة 1394 هـ السعودي.

ج/ اثبات 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 مياهها 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 10 آلاف ريال أو ما يعادلها أو بإحدى العقوبتين كل من يرفع علم المملكة العربية السعودية على سفينة لا تحمل جنسية المملكة، وهذا ما نصت عليه المادة (375) من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر المذكورة.

ثالثاً: آثار اكتساب الجنسية:

أ/ الآثار السياسية: تقوم الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها بحماية سفنها في حالة السلم والحرب، ويجب على هذه السفن إتباع تعليمات هذه الدولة وهي في عرض البحر.

ب/ الآثار الاقتصادية: تمنح الدولة بعض المزايا للسفن التي تحمل جنسيتها ومن ذلك:

* السماح بالملاحة الساحلية للسفن الوطنية فحسب.

* تقديم بعض المساعدات للسفن الوطنية.

* إعفاء السفن الوطنية من الضرائب.

* حصر الاستيراد والتصدير في السفن الوطنية.

ج/ الآثار القانونية: إن تحديد جنسية السفينة ييسر أمر تحديد:

* القانون الواجب التطبيق

* والمحكمة المختصة بالنظر في المنازعات التي تقع على ظهر السفينة.

بالنسبة للتصرفات القانونية مثل: عقود البيع والهبة والزواج والإيجار وغيرها،

فتخضع في الأصل لقانون دولة علم السفينة، وإذا وقعت الجريمة في أعالي البحار

يطبق قانون علم السفينة.

وإذا كانت في المياه الإقليمية لدولة ما يطبق قانون هذه الدولة (هذا الوضع

في بريطانيا)، ويطبق قانون علم السفينة ما لم تطلب السفينة تطبيق قانون دولة

أخرى (هذا الوضع في فرنسا).

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

أما المملكة فتطبق قانونها الوطني في الجرائم الجمركية على السفن الأجنبية التي توجد في مياهها الإقليمية، ولم نعثر على نص يذكر الجرائم الأخرى.
أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.

2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

3- الوسيط في القانون البحري، د.مكي إبراهيم ، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.

5- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>

6- لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنازل السعودية لسنة 1395هـ.

7- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.

نهاية اللقاء السادس

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء السابع

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء السابع من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء السادس الحديث عن النظام القانوني للسفينة، فتكلمنا عن أهمية الجنسية للسفينة وشروط اكتسابها ثم ختمنا بآثار اكتساب الجنسية.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء السابع لنواصل الحديث عن نفس الموضوع وهو النظام القانوني للسفينة فنتناول جزء آخر منه على النحو الآتي:
أولاً: إجراءات تسجيل السفينة السعودية
ثانياً: آثار تسجيل السفينة

أولاً: إجراءات تسجيل السفينة السعودية:

خصت المادة 154 من لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر قسم تسجيل السفن بمكتب التفتيش البحري بتسجيل السفن السعودية، ووفقاً لنص المادة (166) فإن السفينة لا تعتبر سعودية الجنسية ما لم تكن مسجلة بإحدى موانئ المملكة، والميناءان المعتمدان هما: ميناء جدة والدمام.

أ/ السفن المعفاة من التسجيل:

الأصل أن كل سفينة يجب عليها أن تسجل إذا كان أصحابها سعوديين في قسم تسجيل السفن بمكتب التفتيش البحري بميناء جدة أو الدمام، أما السفن المعفاة من التسجيل وفق لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر فهي:

1/ السفن الحربية.

2/ السفن التي تعمل داخل حدود الموانئ.

3/ قوارب الصيد التي لا تزيد حمولتها عن 30 طن.

4/ قوارب النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية عن 10 طن.

ب/ السفن التي تخضع لنظام التسجيل:

فيما عدا السابق بيانها، تخضع كل السفن الأخرى لنظام التسجيل، بناء على طلب من صاحبها يقدم لمكتب التفتيش البحري في ميناء جدة أو الدمام، ويجب أن يلتزم صاحب السفينة بشروط التسجيل المحددة في القانون وهي:

* كتابة اسم السفينة على جانبيها من المقدمة.

* كتابة ميناء التسجيل على المؤخرة.

* تدوين رقمها الرسمي وحمولتها الصافية لدى مكتب التفتيش.

* شهادة تسجيل السفينة صالحة لمدة 6 أشهر قابلة للتجديد لمدة سنتين كحد أقصى.

ج/ فقد شهادة التسجيل:

إذا فقدت شهادة تسجيل السفينة أو هلكت يجوز لمكتب التفتيش البحري في ميناء

تسجيلها إعطاء صاحب السفينة شهادة بدلاً منها خلال 10 أيام من تقديم الطلب، إذا

كانت السفينة موجودة في المياه الإقليمية للمملكة،

أما إذا كانت السفينة في الخارج، فيجوز للسفارة السعودية إعطاء شهادة تسجيل

مؤقتة بشرط ألا تزيد مدتها عن 6 أشهر.

د/ الاعتراض على تسجيل السفينة:

- يجوز لكل ذي مصلحة أن يعترض على تسجيل السفينة خلال 3 أشهر من تاريخ

النشر في الصحف.

- والإعلان عنها ويقدم الطلب لمكتب التفتيش البحري.

- وعلى المعارض إقامة الدعوى بذلك أمام هيئة حسم المنازعات خلال أسبوعين

من تاريخ تقديم الاعتراض إلى مكتب التفتيش البحري، وإلا اعتبر الاعتراض كأن

لم يكن.

- وإذا مرت 3 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 لمالك 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 30 يوماً من إجراء التعديل، ويتم تسجيل هذا التعديل في سجل السفن بالميناء.

و/ شطب تسجيل السفينة:

وفق اللائحة يتم شطب تسجيل السفينة في الحالات الآتية:

- 1- هلاك السفينة.
- 2- الاستيلاء على السفينة من قبل العدو.
- 3- إذا فقدت السفينة جنسية المالك.
- 4- صدور حكم قضائي بشطب السفينة.

ز/ شهادة السلامة:

يجب أن تحصل السفينة فضلاً عما تقدم، على شهادة السلامة، وذلك في حالة نقل الركاب، ولعل ذلك يرجع إلى أن سفن الركاب يجب أن تزود بوسائل للراحة والمتعة والأكل والشرب لما للإنسان من أهمية.

ح/ شهادة السفر:

إذا تبين لهيئة التفتيش والتسجيل أن السفينة لا تتوافر فيها شروط الصلاحية كلها أو بعضها كان لها أن تأمر بمنع السفينة من السفر وذلك برفض منحها الترخيص بالسفر، لكن إذا تبين لها توافر هذه الشروط كان عليها أن تعطيها شهادة سفر، ولا يجوز للسفينة أن تبحر من الميناء قبل الحصول على هذه الشهادة.

ك/ دفتر اليومية:

يجب أن تتضمن أوراق السفينة دفتر اليومية الذي تقيد فيه خط سير السفينة وكل ما يقع فيها من حوادث، وهذا الدفتر يكون مرقم الصفحات ومؤشراً عليه من إدارة التفتيش بالموانئ، ويبين فيه جميع ما يتعلق بالسفينة أو حمولتها وكافة الظروف والمخاطر التي تطرأ أثناء الرحلة البحرية.

ل/ وثائق الابحار:

يجب على الربان قبل الابحار أن يحمل معه الوثائق التالية:

* سند ملكية السفينة، أو صورة منه مصدق عليها.

* سند جنسية السفينة (شهادة التسجيل).

* دفتر بأسماء ملاحى السفينة

* سندات الشحن والإيجار

* قائمة بيان البضائع

* سندات دفع الجمارك

* الجواز البحرى

* شهادة الصحة، أى التى تثبت الحالة الصحية للبلاد القادمة منها السفينة، والحالة الصحية على ظهر السفينة.

* نسخة من القانون البحرى لبلد العلم.

ثانياً: آثار تسجيل السفينة:

تتمثل أهم آثار تسجيل السفينة فى الآتى:

1/ إثبات جنسية السفينة .

2/ هو قرينة على ملكية السفينة للشخص الذى قيدت باسمه.

3/ وسيلة لإعلان التصرفات التى ترد على السفينة.

الآثار المترتبة على عدم تسجيل السفينة:

الملاحظ أن القانون لم يوضح الآثار المترتبة على عدم تسجيل السفينة

وحدث خلاف بين الكُتاب فى هذا الشأن:

* الرأى الأول: ذهب إلى أن عدم تسجيل السفينة لا يؤثر فى شيء، وهو إجراء

إدارى ليس له أهميه فى التعاملات على السفينة.

* الرأى الثانى: ذهب غالبية الفقه والقضاء فى فرنسا إلى أن التصرفات التى ترد

على السفينة لا يمكن الاحتجاج بها فى مواجهة الغير إلا بعد إعلان تسجيل السفينة.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.
- 3- الوسيط في القانون البحري، د. مكي إبراهيم، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.
- 5- موقع كنوز القانون : القانون البحري <http://konouz.com>
- 6- لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية لسنة 1395هـ.

نهاية اللقاء السابع

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل
الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الثامن

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته
يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثامن من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء السابع الحديث

عن النظام القانوني للسفينة، فتكلمنا عن إجراءات تسجيل السفينة السعودية والآثار المترتبة عن تسجيل السفينة.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثامن لنواصل الحديث عن نفس الموضوع وهو النظام القانوني للسفينة فنتناول جزء آخر منه يتعلق بملكية السفينة وذلك على النحو الآتي:

أولاً: بيع السفينة

ثانياً: بناء السفينة

أولاً: بيع السفينة:

عقد بيع السفينة هو عقد تجاري (بغض النظر عن الغرض) يلتزم بمقتضاه بائع السفينة بنقل ملكية السفينة للمشتري مقابل ثمن محدد، ويجب أن يتوافر في العقد شروط شكلية وموضوعية.

أ/ الشروط الموضوعية لبيع السفينة:

(1) **محل العقد:** وهو السفينة وملحقاتها، ويجب أن تكون السفينة:

- موجودة وقت التعاقد

- وصالحة للملاحة.

(2) **طرفا العقد:** وهما البائع والمشتري، وقد يقوم كلاهما بتوكيل غيرهما بالشراء

أو البيع. وهنا نشير إلى أن توكيل الربان هو توكيل عام لإدارة السفينة لا يجوز له

التصرف في السفينة بالبيع إلا استثناء في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة.

ويجب على الربان في هذه الحالة إبراز الأدلة التي تثبت ذلك لمالك السفينة. وهذا ما نص عليه نظام المحكمة التجارية السعودي.

ب/ 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.

ج/ آثار بيع السفينة وتمثل في:

- يتم انتقال ملكية السفينة من البائع إلى المشتري بمجرد كتابة المحرر الرسمي.
- لا ينتج البيع آثاره بالنسبة للغير إلا بعد تسجيل السفينة.
- إذا امتنع البائع عن تسليم السفينة يكون للمشتري الحق في رفع دعوى قضائية لتسليم السفينة.
- للبائع الحق في عدم تسليم السفينة إلى حين دفع المشتري الثمن كاملاً.
- يكون للبائع الحق في فسخ العقد إذا امتنع المشتري عن دفع الثمن.
- فبائع السفينة إذا يتمتع بالضمانات التي يتمتع بها بائع المنقول لاستيفاء الثمن، فله الحق في حبس السفينة كما له الحق في فسخ البيع واسترداد السفينة.
- وهنا لا بد من الإشارة إلى أن قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية لا تسرى على السفن، حيث تتطلب هذه القاعدة حسن نية الحائز وقت الحيازة واعتقاده أنه تلقى المنقول من مالكة، وهذا لا يتحقق عندما يكون محل الحيازة أحد السفن، وذلك لأنه من السهل التحقق من ملكية البائع للسفينة وذلك بالرجوع لسجل السفن.

ثانياً: بناء السفينة:

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

هي:

أ/ البناء المباشر (الاقتصادي): ويقوم بها المجهز أو المالك بنفسه وتحت إشرافه،

وذلك بشراء المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الفنيين والمهندسين وإعداد ما يلزم للبناء، وهذه الطريقة لا تستخدم في الوقت الحاضر إلا بالنسبة للسفن الصغيرة.

ب/ البناء بطريق غير مباشر: وهي الجاري بها العمل الآن، وهو أن يطلب مالك السفينة من أحد منشئي السفن مواصفات خاصة فيقوم الباني بشرائها فتكون العلاقة علاقه تعاقدية. ويجمع الفقه والقضاء على أن العقد الذي يبرمه المالك مع باني السفينة هو عقد بيع وليس عقد مقاوله، أي عقد بيع شيء مستقبلي أو تحت التسليم.

ويجوز للمجهز أن يشترط في عقد البناء ما يلي:

* أن تنتقل إليه ملكية كل جزء يبني في السفينة.

* أن يحدد له الباني رهناً تأمينياً على السفينة مقابل الأقساط التي يدفعها، ويلتزم المقاول بتسليم السفينة للمجهز في الأجل المحدد خالية من العيوب،

ويلتزم المجهز بدفع الثمن المتبقي عند التسليم ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

ج/ البناء عن طريق مقاول: وهنا يتعاقد المجهز أو المالك مع مقاول لبناء السفينة، ويقدم له التجهيزات اللازمة للبناء، ولكنه لا يتدخل في عملية البناء ولا يشرف على المقاول في القيام بعمله. والعقد هنا عقد مقاوله وفق الأحكام العامة للقانون.

د/ آثار عقد بناء السفينة: عقد بناء السفينة عقد بيع تحت التسليم. فالسفينة وهي في طور البناء تبقى تحت ملكية المتعهد إلى حين الانتهاء من البناء وتسليمها إلى طالب البناء، ويترتب على ذلك آثار قانونية مهمة تتمثل في الآتي:

(1) تبعة الهلاك: فإذا هلكت السفينة وهي في طور البناء فإن تبعة الهلاك تكون على المتعهد، وحينئذ يفسخ العقد، ويسترد طالب البناء الثمن الذي دفعه، ما لم يقع الهلاك بعد انذاره بتسليم السفينة.

(2) مرتبة طالب البناء عند افلاس المتعهد: إذا أفلس المتعهد فإن المشتري لا يدخل في التفليسة إلا بوصفه دائناً بقدر ما دفعه من ثمن، لا بكونه مالكاً يطالب باسترداد السفينة.

(3) حالة السفينة عند انتقالها إلى طالب البناء: إذا انتقلت السفينة إلى المجهز وهي مثقلة بالحقوق العينية التي رتبها الباني خلال فترة البناء كالرهن الوارد

عليها، هنا يسري ما تم الاتفاق عليه في بنود العقد أو ما يتم الاتفاق عليه عند التسليم.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.
- 3- الوسيط في القانون البحري، د.مكي إبراهيم ، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت: 1975م.
- 5- موقع كنوز القانون: القانون البحري <http://konouz.com>
- 6- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.

نهاية اللقاء الثامن

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء التاسع

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء التاسع من سلسلة اللقاءات العلمية
لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء الثامن أن أكملنا الحديث
عن النظام القانوني للسفينة، فتكلمنا عن ملكية السفينة من خلال بيع السفينة السعودية
وبنائها.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء التاسع لنواصل الحديث عن الحقوق العينية
المرتتبة على السفينة وذلك على النحو الآتي:

أولاً: حق التتبع المقرر للدائن العادي على السفينة

ثانياً: حقوق الامتياز البحرية

ثالثاً: الحجز التحفظي

رابعاً: الحجز التنفيذي

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

أولاً: حق التتبع المقرر للدائن العادي

في الأصل أن المشرع يعطي للدائن الممتاز والدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد تكون وأياً كانت صفة هذا الحائز.

غير أن نظام المحكمة التجارية السعودي، أعطى للدائن العادي نفس الحق المقرر للدائنين الممتازين والمرتهنين في التتبع، وحق التتبع الممنوح للدائن العادي على السفينة، لا ينشأ إلا إذا كان الدين العادي مرتبطاً بالسفينة، كاستخدامه في تجهيز السفينة أو اصلاحها أو نحو ذلك.

ولا يستفيد الدائن من حق التتبع إلا إذا تم بيع السفينة، وفقاً للشروط الموضوعية والشكلية التي نصت عليها نظام المحكمة التجارية السعودي.

وينتهي حق التتبع بانتهاء الدين المضمون به، بالسداد بعد بيع السفينة إجبارياً أو اختيارياً وسافرت السفينة باسم المشتري دون اعتراض من الدائن، وذلك وفق ما جاء في نظام المحكمة التجارية السعودي.

أما إذا سافرت السفينة أثناء البيع، فلا يفقد الدائن حقه في التتبع، ويحق للدائن طلب فسخ عقد البيع إذا حدث فيه غش أو تدليس بهدف الإضرار بحقوق الدائنين.

ثانياً: 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 الرسو على الأرصفة أو الأحواض: وهي تقدر بناء على حمولة السفينة.

ج/ أجره حراسة السفينة والمحافظة عليها: وذلك منذ دخولها الميناء وحتى تاريخ بيعها.

د/ أجره المخزن: وهو الذي يوضع فيه معدات السفينة وآلاتها.

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

و/ الديون الناشئة عن عقود العمل: وهي عقود عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل بحري على السفينة في سفرها الأخير في اتجاه الميناء التي تباع فيها.

ز/ المبالغ التي يقترضها الربان وثمان 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 مثل:

* مبالغ إنشاء واصلاح السفينة

* أجور العمال

* المبالغ المستخدمة لتجهيز السفينة.

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.

* هلاك أو ضياع أو تلف البضائع والأمتعة التي كانت مشحونة في السفينة ولم تسلم لأصحابها، بسبب اهمال الربان أو الملاحين.

محل حقوق الامتياز: ويتمثل في الآتي:

1/ السفينة وملحقاتها: تقتصر حقوق الامتياز على السفينة التي نشأ الدين بسببها

وملحقاتها دون غيرها من السفن التي قد يمتلكها المجهز. ويمارس الدائن حق

امتيازها على السفينة بالحالة التي كانت عليها وقت البيع، فاذا تحطمت السفينة انتقل

حق الامتياز الى حطامها.

2/ أجره النقل: ويقصد بأجره النقل هنا الأجرة الإجمالية المستحقة للمجهز دون

الأجرة الصافية، أي لا تخصم منها مصروفات الرحلة.

3/ التعويضات المستحقة للمالك: وذلك عن الآتي:

* الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها.

* خسارة أجره النقل.

* المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة أو الإنقاذ.

* التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات البحرية المشتركة إذا نشأت عن

أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجره النقل.

ثالثاً: 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، بخاصة إذا

كانت أجنبية. وقد عالجت هذا الموضوع المواد الخاصة بأصول المحاكمات التجارية من نظام المحكمة التجارية السعودي.

وينبغي لطالب الحجز أن يقدم الأدلة التي تقنع هيئة حسم المنازعات التجارية، حتى يتمكن من الحصول على هذا الإجراء التحفظي.

أ/ شروط توقيع الحجز التحفظي: أورد نظام المحكمة التجارية السعودي شروط محددة لاتخاذ الإجراء التحفظي نذكرها فيما يلي:

الأول: أن يحل أجل الدين.

الثاني: أن يكون الدين معلوماً، وإذا لم يكن محددًا تحدده المحكمة على وجه التقريب.

الثالث: أن لا يكون الدين معلقاً على شرط، فإذا كان معلقاً على شرط أن يكون الشرط قد تحقق.

الرابع: أن يكون المال المطلوب ملكاً للدائن.

الخامس: أن يقدم الدائن مستندات موقعة من المدين أو مختومة بختمه وأي أدلة أخرى مؤيدة للطلب.

ب/ حق هيئة حسم المنازعات في رفض طلب الحجز: للهيئة الحق في توقيع الحجز وفق الطلب المقدم لها إذا رأت أن الأدلة المقدمة كافية. لكن إذا رأت الهيئة أن المدين:

- * يتمتع بكفاءة مالية،
- * وليس هناك خوف من تهريب أمواله أو اخفائها أو اشهار إفلاسه،
- * وأنه ليس هناك ضرر محتمل يصيب الدائن،
- * وقدم المدين كفيل يضمنه

فلهيئة في هذه الحالة أن ترفض الإجابة لطلب الحجز مع التسبب.

ج/ صدور قرار توقيع الحجز: لا يشترط في قرار هيئة حسم المنازعات بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة وملحقاتها أن يكون مسبباً، بعكس قرار الرفض فيشترط فيه التسبب.

د/ تثبيت الحجز التحفظي:

* صدور قرار الحجز،

* ابلاغ المدين بالقرار،

* تحدد هيئة حسم المنازعات جلسة للنظر في اثبات الحجز، فإذا تمكن المدعي (الدائن) من اثبات ما يدعيه، فإن الهيئة تقضي بتثبيت الحجز التحفظي، أما إذا عجز المدعي عن اثبات ما يدعيه، فإن الهيئة تقضي برفض الحجز وبالتالي إلغاء أمر الحجز.

رابعاً: الحجز التنفيذي على السفينة:

الحجز التنفيذي على السفينة هو ضبطها ووضعها تحت يد القضاء لبيعها

واستيفاء دين الحاجزين من ثمنها. وقد نص 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 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. 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 السعودي، يتم بيع السفينة بالمزاد

العلني بمعرفة مأمور تعيينه هيئة حسم المنازعات ويعمل تحت إشرافها ورقابتها،

وبعد إكمال إجراءات المزاد والبيع يتم توزيع الحصيلة على الدائنين الممتازين أولاً

ثم الدائنين المرتهنيين ثانياً ثم الدائنين العاديين أخيراً.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد

2016م.

2- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.

نهاية اللقاء التاسع

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل
الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء العاشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته
يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء العاشر من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء التاسع الحديث
عن الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة مثل:
حق التتبع المقرر للدائن العادي على السفينة وحقوق الامتيازات البحرية والحجز
التحفظي والحجز التنفيذي.
وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء العاشر للحديث عن مسؤولية مالك
السفينة ونظام الترك وذلك على النحو الآتي:

أولاً: الأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة:

ثانياً: الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالترك

ثالثاً: محل الترك

رابعاً: آثار الترك

خامساً: تحديد مسؤولية مالك السفينة في معاهدة بروكسل لسنة 1957م:

يسأل مالك السفينة أو مجهزها مسؤولية تقصيرية وعقدية عن النشاط الضار المرتبط بالسفينة. وهذه المسؤولية غير محدودة، مما يميز القانون البحري عن غيره، ويعتبر من أهم مبادئه، ويعرف بنظام الترك، وسوف ندرس هذا الموضوع وفق ما يلي:

أولاً: الأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة:

حصرت نظام المحكمة التجارية السعودي في مادته رقم (179) حق الترك على مالك السفينة، سواء كان فرداً أو شخصية اعتبارية، وللدولة أن تباشر 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.

ثانياً: الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالترك:

لا يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن طريق الترك، إلا فيما يتعلق بمسؤوليته كمتبوع عن التزامات الربان أو التابعين الآخرين. وقد حددت المادة (179) من نظام المحكمة التجارية السعودي الالتزامات التي تجيز ترك السفينة وهي:

- * الالتزامات التعاقدية المترتبة على العقود التي يبرمها الربان.
- * الالتزامات الناتجة عن العقود التي لا يبرمها الربان ولكن يتعهد بتنفيذها.
- * ويجوز لمالك السفينة أن يترك السفينة للدائنين إذا كان الالتزام مصدره القانون،

مثل: مكافأة المساعدة والانقاذ، ومساهمة السفينة في الخسارات المشتركة، ورسوم الإرشاد.

أما بقية الالتزامات فهي مسؤولية مطلقة على مالك السفينة في كل أمواله، وبالتالي لا يستطيع تحديد مسؤوليته عنها بترك السفينة، وهي مسؤوليته عن الآتي:

- الالتزامات الناشئة عن أخطائه الشخصية.
- الالتزامات الناشئة عن أخطاء تابعيه البريين والناطقة عن العقود التي أبرمها بنفسه.

- الالتزامات التي ليس لها علاقة بالسفينة أو الرسالة البحرية.

ثالثاً: محل الترك:

وفق نص المادة (179) من نظام المحكمة التجارية السعودي، فإن 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.

رابعاً: آثار الترك:

وتتمثل في الآتي:

- * تخلي المالك عن السفينة والأجرة لصالح الدائنين.
- * انتقال ملكية السفينة للدائنين.

* إبراء ذمة مالك السفينة.

* سداد ديون الدائنين من قيمة بيع السفينة.

خامساً: تحديد مسؤولية مالك السفينة في معاهدة بروكسل لسنة 1957م:

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.

ب/ الالتزامات التي يسأل عنها المالك مسؤولية مطلقة:

* الالتزامات الناتجة عن الخطأ الشخصي للمالك.

* الالتزامات الناتجة عن المساعدة والانقاذ والمساهمة في الخسارات المشتركة.

* حقوق الربان والبحارة وأي تابع آخر.

ج/ المستفيدون من تحديد المسؤولية: وهم:

- مجهز السفينة ومستأجرها.

- الربان والبحارة وغيرهم من التابعين.

د/ كيفية تحديد المسؤولية:

تحدد المسؤولية بناء على الحمولة الصافية للسفينة وفق الآتي:

* بالنسبة للأضرار المادية تحدد المسؤولية ب 2100 فرنك فرنسي عن كل طن من الحمولة الصافية.

* بالنسبة للأضرار البدنية تحدد المسؤولية ب3100 فرنك عن كل طن من الحمولة الصافية.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.

2- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.

3- معاهدة بروكسل لسنة 1957م بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة.

نهاية اللقاء العاشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الحادي عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد: أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الحادي عشر من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء العاشر الحديث عن مسؤولية مالك السفينة ونظام الترك، فعرضنا للأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة، والالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالترك ومحل الترك وآثار الترك.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الحادي عشر للحديث عن طاقم السفينة
ونبدأ بقائد السفينة وهو الربان، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: تعيين ربان السفينة وعزله

ثانياً: المركز القانوني للربان

ثالثاً: التزامات الربان ومسؤوليته

الربان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويتولى الإشراف على كل
شؤونها، وهو مسؤول عن الطاقم والبحارة الموجودين على ظهر السفينة.
وللربان في القانون البحري مركز لا يعادله أي شخص آخر، في الحياة المدنية
على اليابسة، أي أنه يتمتع بسلطات واسعة ومركز فريد كما سنرى فيما يلي:

أولاً: تعيين الربان وعزله:

أ/ تعيين الربان:

وفق المادة الأولى من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر السعودي، يعين
الربان من قبل مالك السفينة أو تجهزها، أما الشروط الواجب توافرها في الربان
فهي:

- 1/ أن يكون حاصلاً على شهادة من الشهادات الخاصة بقيادة السفن.
- 2/ أن يكون نوع وطبيعة الشهادة الحاصل عليها الربان تسمح له بأن يقود السفينة
التي عين عليها، لأن السفن درجات وشهادات قيادة السفن درجات.

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 أن يقود السفن في ملاحه ساحلية بين ميناءين تابعين لدولة واحدة.

- تسمح لحاملها برحلات دولية قصيرة بشرط أن تقل حمولتها عن 1200 طن.

- تسمح لحاملها برحلات دولية طويلة لنقل البضائع بشرط أن تقل حمولتها عن 500 طن.

ب/ عزل الربان:

وهو أيضاً من اختصاص وسلطات مالك السفينة أو تجهزها، وهو حق مطلق وفق لائحة نظام الموانئ والمرافئ السعودي. أما إذا تضمن عقد التعيين شرطاً بدفع تعويض عند العزل، ففي هذه الحالة فقط يستحق الربان التعويض، أما إذا لم يرد شرط التعويض في العقد، فلا يستحق تعويضاً لأي سبب من الأسباب.

ثانياً: 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.

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 تجاه المالك أو المجهز:

بما أن للربان سلطات واسعة باعتباره ممثلاً للمالك أو المجهز، فإنه مع ذلك ملزم بالآتي:

- * مراعاة تعليمات مالك السفينة أو تجهزها في المسائل غير الفنية.
- * أن يكون موجوداً باستمرار في السفينة، ولا يغادرها إلا لضرورة قصوى.
- * أن يراعي في قيادة السفينة الأصول القانونية والفنية في الملاحة البحرية.
- * لا يجوز له أن يقوم بعمل من الاعمال السابقة عند وجود المالك أو المجهز أو وكيل المالك أو وكيل المجهز في ميناء وجود السفينة، إذا قام الربان بالأعمال السابقة مع وجود المالك أو المجهز أو الوكيل، في هذه الحالة تعتبر جميع التصرفات التي قام بها باطلة، ولكن يستثنى من ذلك إذا كان لا يعلم بوجود مجهز السفينة أو مالكاها أو الوكيل أو أذن له في ذلك.

ج/ علاقة الربان مع الشاحنين: وتتمثل في الآتي:

- في حالة غرق السفينة يفرض القانون على الربان أن يحمل من البضائع ما يستطيع حمله، واعطاء أولوية لإنقاذ الأشياء الثمينة.
- إذا تبين للربان أن السفينة أصيبت بأضرار مادية وتعذر عليه إصلاح هذه الأضرار، ألزمه القانون بأن يخطر أصحاب البضائع المنقولة على السفينة للبحث عن حل.
- إذا تعذر على أصحاب البضائع حمل بضائعهم أو تعذر إخطارهم، فعلى الربان أن يستأجر سفينة أخرى وينقل عليها بضائع الشاحنين من السفينة المعرضة للغرق.
- يجوز للربان بيع البضائع الموجودة على ظهر السفينة تفادياً لهلاكها، إذا تعطلت السفينة ولم يتمكن من اصلاحها، على أن يلتزم بتعويض أصحاب البضائع.

ثالثاً: التزامات الربان ومسؤوليته:

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، للتأكد من صلاحيتها للسفر ومنحها شهادة بذلك.

كذلك ألزمت لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر السفن السعودية بعدم مغادرة الميناء إلا بعد الحصول شهادة صلاحية السفينة للسفر (ترخيص الملاحة).

ب/ التزامات الربان أثناء الرحلة:

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

ج/ التزامات الربان عند وصول السفينة:

1. أن يستعين بمرشد عند دخول الموانئ والخروج منها أو عبور القنوات الملاحية.
2. أن يقدم تقريراً لسلطات الميناء عن الحالة الصحية للركاب، والحالة الصحية في البلاد التي رست فيها السفينة.
3. اخطار سلطات الميناء قبل الوصول بـ 48 ساعة إذا كانت تحمل بضائع خطيرة.
4. أن يقدم تقريراً عن رحلته والطريق الذي سلكه والأخطار التي واجهته وكل الوقائع المهمة، وذلك قبل 24 ساعة من وصول الميناء.

د/ مسؤولية الربان:

- الربان مسؤول عن اخطائه الشخصية أثناء أداء وظيفته ولو كانت يسيرة، وفق القواعد العامة للمسؤولية (تقصيرية أو عقابية أو جنائية).

- و 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 اتخاذه التدابير اللازمة لحفظ النظام.

أهم المراجع:

1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.

2- نظام الموانئ والمرافئ والمنائر البحرية السعودي لسنة 1394هـ.

نهاية اللقاء الحادي عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الثاني عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثاني عشر من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء الحادي عشر
الحديث عن ربان السفينة من حيث تعيينه وعزله، والمركز القانوني للربان،
والتزامات الربان ومسؤوليته.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثاني عشر لنواصل الحديث عن طاقم
السفينة غير الربان، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: البحارة

ثانياً: التابعون البريون للملاحة البحرية

أولاً: البحارة:

ويقصد بهم مجموع العاملين على ظهر السفينة أياً كانت طبيعة عملهم، ويطلق عليهم الملاحون، ويضم الطاقم إلى جانب الربان ضباط الملاحة الذين يتولون تسيير السفينة.

أ/ الربان

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

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

د/ طبيب السفينة: وهو يتولى علاج المرضى والمصابين.

هـ- ضابط اللاسلكي: وهو الذي يقوم بإرسال واستقبال الاشارات اللاسلكية في

السفينة، ويكون حلقة وصل بين الربان والمجهاز والموانئ.

و- ضابط إداري: ويقوم بالإشراف على الأمور الداخلية للسفينة.

ز/ الاشخاص الذين يقومون على الخدمات العامة للسفينة والتي تساعد بقية افراد

الطاقم للقيام بمهامهم، ويطلق عليهم الملاحون.

الشروط الواجب توافرها في رجال الطاقم البحري:

نظراً للمهام الخطيرة التي يقوم بها أفراد الطاقم البحري لإتمام

الملاحة البحرية، فقد فرض عليهم المشرع شروطاً خاصة يجب أن تتوفر فيهم

وتؤهلهم لشغل وظائفهم، وهذه الشروط تتمثل في:

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

إلى:

1- شهادات قسم السطح وهي:

- شهادة ربان

- شهادة ضابط أول ملاحة

- شهادة ضابط ثان ملاحه

- شهادة ضابط ثالث ملاحه

2- شهادات قسم الآلات:

- شهادة كبير مهندسين بحريين

- شهادة مهندس ثان بحري

- شهادة مهندس ثالث بحري

3- شهادة ربان ممتاز

4- شهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز.

ويحق لإدارة التفتيش البحري بالميناء أن تدخل السفن لتتأكد من التزام المجهز بتعيين أفراد الطاقم الذين تتوافر فيهم هذه الشهادات التي تؤهلهم للعمل البحري.
ب- شروط الكفاية العددية:

الزم النظام المجهز بأن يعين على السفينة العدد الكافي من أفراد الطاقم وإلا لا يجوز لها الإبحار دون العدد الكافي، ويحدد العدد حسب نوع السفينة وقوة الآلات وحمولتها الكلية. وقد حددت لائحة الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية عدد البحارة المؤهلين على النحو الآتي:

- ستة بحارة للسفن التي حمولتها ما بين 700 إلى 2000 طن.

- تسعة بحارة للسفن التي حمولتها أكثر من 2000 طن.

ج- شروط الجنسية:

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

د- شروط الحصول على جواز بحري:

أوجب القانون ضرورة حصول أفراد الطاقم البحري على جواز بحري للمتمتعين بالجنسية الوطنية كشرط للعمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية للدولة، وتختص إدارة التفتيش البحري بالميناء بإصدار هذه الجوازات.

ثانياً: التابعون البريون للملاحة البحرية:

وهم:

أ/ أمين السفينة (الوكيل البحري): وقد عرفته لائحة الموانئ والمرافئ والمناثر السعودية بأنه: شخص (طبيعي أو اعتباري) أسس وفقاً لقوانين المملكة، يقوم بممارسة خدمات وكالات السفن، ومفوض بذلك من قبل مالك السفينة أو مستأجرها أو مشغلها، وهو يساعد المجهز في الأعمال البرية الآتية:

* استلام البضائع من الشاحن وإصدار سندات الشحن.

* تسليم البضائع لأصحابها

* تحصيل أجور الشحن

ويلتزم مجهز السفينة لأمين السفينة بدفع الأجر المتفق عليه مقابل الخدمات التي يقدمها له، أما مسؤولية أمين السفينة فتتصر في أخطائه الشخصية، كإهماله في تفريغ البضائع والمحافظة عليها.

ب/ أمين الحمولة (أمين البضائع): وهو يعتبر 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 (430) و(431) من نظام المحكمة التجارية السعودي على مهام والتزامات أمين الحمولة، ويسأل أمين الحمولة عن الأخطاء التي يرتكبها، كإهمال حفظ البضائع أو استلام البضائع دون التأكد من سلامتها، كذلك يجوز لأمين الحمولة أن يرفع دعوى على الناقل إذا تبين أنه تسبب في تلف البضائع، وذلك باعتباره وكيلاً عن أصحاب البضائع.

ج/ مقاول الشحن والتفريغ: ويرتبط مقاول الشحن أو التفريغ مع الناقل والشاحن والمرسل إليه بعقد مقاوله، يلتزم بموجبه بشحن البضائع وتفريغها، وما يتبع ذلك من حراستها والمحافظة عليها إلى حين تسليمها لأمين الحمولة أو للمرسل إليه. ويسأل مقاول الشحن والتفريغ عن أخطائه إذا سببت ضرراً لأصحاب البضائع طبقاً لشروط عقد المقاوله.

د/ الدلال أو السمسار البحري: وهو من يقوم بالتوسط بين البائع والمشتري، وذلك بتقريب وجهات نظرهما ودفعهما للتعاقد، وهو لا يعتبر طرفاً في العقد. وقد اقتضت ظروف التجارة البحرية وجود وسطاء ذو كفاءة عالية وخبرة للتوسط بين أطراف العقود البحرية. والسمسرة تعتبر عملاً تجارياً وفقاً لنص المادة الثانية من نظام المحكمة التجارية بالمملكة العربية السعودية.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- نظام الموانئ و المرافئ و المنائير البحرية السعودي لسنة 1394هـ.
- 3- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.

نهاية اللقاء الثاني عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الثالث عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثالث عشر من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء الثاني عشر
الحديث عن البحارة غير الربان والتابعون البريون للملاحة البحرية.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثالث عشر للحديث عن موضوع جديد
هو العقود البحرية وسوف نركز على:

أولاً: عقد إيجار السفينة

ثانياً: عقد نقل البضائع بطريق البحر

أولاً: عقد إيجار السفينة:

وينقسم إلى نوعين هما:

أ/ **عقد تأجير السفينة غير مجهزة:** وهو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها، ويقصد بتجهيز السفينة تزويدها بكل ما يلزمها لإمكان الملاحة في البحر ومواجهة مخاطره، سواء تعلق الأمر بتزويدها بالرجال المؤهلين أو بالمؤن والوقود وكافة ما تطلبه الرحلة البحرية، وبموجب هذا العقد يلتزم المالك بتسليم السفينة صالحة للملاحة البحرية وفقاً لشروط العقد.

أما المستأجر فيلتزم بالآتي:

* تجهيز السفينة وإدارتها، وبالتالي يتبع له بحارة السفينة.

* 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.

ب/ **عقد تأجير السفينة مجهزة:** إذا تم تأجير السفينة مجهزة، يتبع البحارة للمالك

وليس للمستأجر في هذه الحالة. وقد يكون الإيجار بالرحلة أو بمدة أطول وفق

الاتفاق.

وتتمثل التزامات المؤجر (المالك) في الآتي:

* وضع السفينة تحت تصرف المستأجر.

* تقديم السفينة صالحة للملاحة وتجهيزها.

* الالتزام بصيانة السفينة.

* اتمام الرحلة خلال المدة المتفق عليها.

* نقل البضائع والمحافظة عليها وتسليمها.

أما التزامات المستأجر فهي:

* دفع الأجرة المتفق عليها.

* تقديم البضائع المتفق عل شحنها في الموعد المتفق عليه.

ثانياً: عقد النقل البحري:

ونتناول هنا: أحكام النقل البحري وفق نظام المحكمة التجارية السعودي

وأحكام عقد النقل البحري وفق معاهدة بروكسل لسنة 1924م بشأن سندات الشحن

واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978م (قواعد هامبورغ).

أ/ أحكام النقل البحري وفق نظام المحكمة التجارية السعودي:

تناول نظام المحكمة التجارية أحكام النقل البحري بشكل يتوافق مع ما جاء في

اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924م.

(1) تعريف عقد النقل البحري: هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً

بضاعة للشاحن مقابل أجر معلوم يسمى أجرة الحمولة.

وتتمثل عناصر تعريف عقد النقل البحري في الآتي:

* الالتزام بفعل النقل.

* أن ينصب النقل على البضائع.

* إيصال البضائع من مكان لآخر.

(2) خصائص عقد النقل البحري:

* هو عقد رضائي.

* عقد ملزم لجانبين.

* وهو عقد معاوضة.

* عقد النقل البحري للبضائع عقد فوري

* عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري.

(3) سند الشحن: وهو إيصال يصدره الناقل أو ممثله القانوني للشاحن عند استلام

البضائع وشحنها على ظهر السفينة، أما وظائف سند الشحن فهي:

* أداة إثبات لعقد النقل.

* أداة لإثبات شحن البضائع واستلام الناقل لها.

* أداة إثبات انتقال ملكية البضائع.

وأنواع سند الشحن (ثلاثة أنواع) هي:

- سند الشحن الاسمي: وهو يصدر باسم شخص معين.

- سند الشحن الاذني: وهو يصدر لاذن أو لأمر الشاحن أو المرسل إليه، ويمكن

تداوله بالتظهير.

- سند الشحن لحامله: وينتقل ملكيته بالتسليم.

أما بيانات سند الشحن فتتمثل في:

1- أسماء طرفي عقد النقل البحري.

2- اسم السفينة.

3- نوع البضائع ومقدارها ومواصفاتها.

ب/ معاهدة بروكسل لسنة 1924م بشأن سندات الشحن:

تم التوقيع على المعاهدة في 25 أغسطس سنة 1924م ببروكسيل، وينص

بروتوكول الاتفاقية على أن على الدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي، أو

أن يتم تضمين أحكامها في القانون الداخلي، وقد أدخلت دول عدة أحكام الاتفاقية

الدولية في تشريعاتها الداخلية منها المملكة العربية السعودية. والقصد من هذه

الاتفاقية هو توحيد قواعد سندات الشحن.

*** نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل:**

1. أن يكون سند الشحن صادراً في دولة متعاقدة.

2. أو يكون النقل من ميناء دولة متعاقدة.

3. أو يشترط في العقد المبين أو الثابت في سند الشحن أن قواعد هذه الاتفاقية أو أن

قانون أية دولة هي التي تطبق.

*** أهداف اتفاقية بروكسل:**

الغرض الأساس من الاتفاقية هو وضع حلول توفق بين مطالب كل من

الشاحنين والبنوك والمؤمنين والمجهزين.

(أ) بالنسبة للشاحنين:

1/ حرمت الاتفاقية شروط الإعفاء من المسؤولية

2/ وضعت حداً أدنى لشروط تحمل المسؤولية وهو مبلغ 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة مشحونة.

(ب) بالنسبة للبنوك: ظهرت الاتفاقية سندات الشحن من الشروط التي كانت تضعف من قوتها في إثبات البيانات الواردة فيها خصوصاً قدر البضاعة ونوعها.

(ج) بالنسبة للمؤمنين: أصبح سند الشحن أساساً لبيان حالة البضائع

وظروف الشحن، وذلك يمكّن المؤمنين أن يقدروا المخاطر التي يضمنونها على وجه الدقة.

* الالتزامات الواردة في اتفاقية بروكسل:

أ/ التزامات العامة للناقل:

1/ بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر.

2/ العناية بالبضائع عند شحنها ونقلها وتفريغها.

3/ تسليم الشاحن سند الشحن إذا طلب.

4/ بطلان شروط اعفاء الناقل من المسؤولية.

ب/ التزامات الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري:

- الالتزام بميعاد الشحن.

- الالتزام بدفع تعويض مقابل التأخير في الشحن.

- دفع مكافأة الاسراع في الشحن.

- أن يكون الرص والتصفيف وفق الاتفاق أو العرف.

- إيصال البضاعة إلى الوجهة المحددة.

- تفريغ البضائع من على ظهر السفينة.

- تسليم البضائع للشاحن أو من ينوب عنه.

ج/ مسؤولية الناقل البحري: في حالة اكتشاف مالك الحمولة أو الشاحن أو المستأجر بأن:

- * الحمولة تضررت أو فقدت خلال الرحلة.
- * أو أن السفينة غير قادرة على المضي بالأبحار والتحميل.
- * أو استحالة إجراء عملية الشحن والتحميل على السفينة بسبب بعض العيوب.
- * أو تأخر وصول الحمولة.
- * أو عدم تسليم الحمولة سالمة.

فهنا تبرز مسألة المطالبة بالتعويض أو إلغاء عقد النقل البحري، وفي الأصل فإن مسؤولية الناقل هنا مسؤولية عقدية، على افتراض الخطأ في حراسة الحمولة. ولا تنحصر مسؤولية الناقل على خطئه الشخصي فقط، بل يسأل أيضاً عن أخطاء أتباعه وهم طاقم السفينة، باعتبار أنهم يباشرون تنفيذ التزامات الناقل وتحت إشرافه، فالمسؤولية هنا مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع.

د/ حالات اعفاء الناقل من المسؤولية:

- 1/ حالة القوة القاهرة، كالحرب والزلازل والبراكين وغيرها.
- 2/ العيب الذاتي، وذلك إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج من طبيعتها الخاصة التي تجعلها تتلف بسبب تقلبات الجو مثل البرودة والحرارة والرطوبة.
- 3/ خطأ الشاحن، كسوء تغليفه للبضائع أو تعبئتها أو حزمها مما أدى إلى تلفها، أو إهماله في تزويد الناقل بالبيانات الخاصة بالبضائع حتى يتمكن من اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها.

ج/ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978م (قواعد

هامبورغ):

بعد اتفاقية برنكسل لسنة 1924م الخاصة بسندات شحن البضائع، والتعديلات التي ادخلت عليها سنة 1968م.

وبعد التطورات الاقتصادية الكبيرة التي حدثت في العالم، بدأ التفكير في اتفاقية جديدة لمواكبة التطور، وفعلاً تم إبرام هذه الاتفاقية.

ومن أهم أهداف قواعد هامبورغ ما يلي:

1. تحقيق توازن أكثر إنصافاً بين الناقل والشاحن وتوزيع المخاطر والحقوق والالتزامات.
2. تحديد المسؤولية وحدودها.
3. حل مسألة قيمة الوحدات التي تحدّد بها المسؤولية كالطّرد المستعملة في الحاويات.
4. التأكيد على حق الناقل في تحديد وحدات المسؤولية عند الأخطاء التي يرتكبها مستخدموه.
5. القضاء على المنازعات المتعلقة باختيار القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة.
6. حل مسألة البضائع المشحونة على سطح السفينة والبضاعة التي لم يصدر بها سند الشحن.
7. تعزيز إعفاء الناقل من مسؤولية الحريق وإلغاء الرفع والأخطاء الملاحية.
8. نقل بعض من عبء المسؤولية من الشاحن إلى الناقل دون تغيير جذري في نظام المسؤولية.

أهم المراجع:

- 1- شرح القانون البحري السعودي، د. ثروت علي عبد الرحيم، مكتبة الرشد 2016م.
- 2- نظام المحكمة التجارية السعودي لسنة 1350هـ.
- 3- معاهدة بروكسل لسنة 1924م بشأن سندات الشحن.
- 4- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978م (قواعد هامبورغ).

نهاية اللقاء الثالث عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل
الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الرابع عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الرابع عشر من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء الثالث عشر الحديث عن العقود البحرية بحيث تم التركيز على عقدي إيجار السفينة ونقل البضائع بطريق البحر.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الرابع عشر لنواصل الحديث عن جانب آخر من المقرر وهو القانون الجوي ونبدأ بدراسة النظام القانوني للطائرة وفق الآتي:

أولاً: تعريف القانون الجوي وتعريف الطائرة

ثانياً: جنسية الطائرة

ثالثاً: تسجيل الطائرة

أولاً: تعريف القانون الجوي وتعريف الطائرة:

أ/ تعريف القانون الجوي:

عرّفه البعض بأنه: "مجموعة القواعد القانونية التي تحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة الجوية"، ويعاب على هذا التعريف أنه يقتصر فقط على ضبط العلاقات الناشئة عن الملاحة الجوية ويخرج المركبات الهوائية.

وعرّفه آخرون بأنه: "عبارة عن مجموعة القواعد القانونية التي تنظم البيئة الجوية واستقرارها".

وعرّفه فريق ثالث بأنه: "القانون الذي يحكم المركبة الهوائية وما ينشأ عن

حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات".

عناصر هذا التعريف هي: المركبة الهوائية، الحركة، الاستعمال. وهذا التعريف الأخير يعتبر أكثر اتساقاً مع الواقع.

ب/ تعريف الطائرة:

عرف البعض الطائرة بأنها: «أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة»، وهذا تعريف واسع.

وعرفت الطائرة المادة (8) من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م بأنها:

«كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركه اعتماداً على رد فعل الهواء» (الملحق الثامن للمعاهدة).

ويلاحظ أن هذا التعريف يستبعد البالونات والمناطيد والزحافات الهوائية والشراعية من مفهوم الطائرة.

وقد عرف نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426 / 18/7 هـ الطائرة بأنها: «أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض».

ثانياً: جنسية الطائرة:

أ/ مبررات منح الجنسية للطائرة:

الجنسية هي رابطة انتماء وولاء بين حامل الجنسية والدولة التي منحته هذه الجنسية. وفيما يتعلق بجنسية الطائرة فقد دار جدل فقهي واسع حول منح الطائرة جنسية أم لا وانقسم الكتاب في ذلك إلى فريقين: الفريق الأول رافض لفكرة منح جنسية للطائرة، والفريق الآخر يؤيد الفكرة.

وأوضح رافضو الفكرة أن الجنسية هي رابطة انتماء وولاء وهي رابطة معنوية ولا يمكن أن يتصور أن تكون هذه الرابطة بين جماد ودولة، فالطائرة ما هي إلا جماد وتأخذ حكم الأموال في المعاملات.

وبالتالي يجب أن لا تأخذ الطائرة حكم السفينة في اكتسابها للجنسية، وذلك لأن السفن تدخل في المياه الدولية حيث تبقى فيها لفترات زمنية طويلة، وخلالها لا تكون خاضعة للسيادة الإقليمية لدولة محددة، وهنا تبرز صعوبة في تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة انعدام الجنسية بالنسبة للسفينة. ولكن إذا كانت تحمل جنسية فيصبح قانون دولة السفينة واجب التطبيق على السفينة وما ينتج عنها من وقائع.

أما الطائرة فإن فترة بقاءها في الأجواء الدولية فترة وجيزة بعدها تتجاوزها إلى أجواء إقليمية لدولة محددة لها قانون ينظم كل حركات وسكنات الطائرة، ولذا فهي ليست بحاجة إلى جنسية كما الحال في السفينة.

كما أن تمتع الطائرة بجنسية دولة محددة يؤدي إلى إعاقة تداول الطائرات، والذي يؤثر بدوره في نشاط الطيران، إذ أن انتقال الطائرة من دولة إلى أخرى يتطلب إلغاء التسجيل ومن ثم إلغاء الجنسية وتسجيلها لدى الدولة الجديدة واكتسابها لجنسيتها. لم ترق هذه الحجج للفريق المؤيد لمبدأ اكتساب الطائرة للجنسية، لذا فقد عكف على تنفيذ آراء الفريق الآخر وتقديم حججه وبراهينه التي يعتمد عليها في منح الطائرة الجنسية وهي:

* لكي تتمكن الطائرة من القيام بدورها على الوجه المطلوب يجب أن تتوفر فيها شروط صلاحية محددة ولا يمكن التأكد من هذه الشروط ومراجعتها بصورة دورية وإصدار شهادة صلاحيتها للطيران إلا إذا كانت الطائرة تحمل جنسية دولة محددة، وبالتالي تتبع لهيئة الطيران في تلك الدولة التي تتولى بدورها الإشراف والمتابعة.

* كما أن الدواعي الأمنية والمنافسة الاقتصادية بين شركات الطيران المختلفة ومن ثم الدول التي تمتلك هذه الشركات تقتضي أن تتعرف الدولة على ماهية الطائرات التي تعبر أجواءها.

* فكما هو معلوم فإن العلاقات السياسية بين الدول لا تستقر على حال واحد، فهي دوماً علاقات متأرجحة تحكمها المصالح الاقتصادية ويشكل النقل الجوي عنصراً مهماً في اقتصاديات الدول. لذا قد تتخذ الدولة قراراً بمقاطعة اقتصادية وسياسية لدولة أخرى أو قد تدخل معها في حالة إعلان حرب، فعندها تقوم هذه الدول بإحكام سيطرتها

على أجوائها ومنع طائرات الدولة المعادية من عبور هذه الأجواء إما لدواعٍ أمنية أو اقتصادية.

هنا تظهر أهمية جنسية الطائرة إذ من خلالها تستطيع أن تحدد بيئة الطيران المدني والطائرات الممنوعة من التحليق في أجواء الدولة، ويؤكد 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.

* وقديماً كانت تحدد قوة الدولة بحجم أسطولها البحري وحديثاً دخل الأسطول الجوي بجانب الأسطول البحري ليعطي مؤشراً مهماً لقوة اقتصاد الدولة.

ومن هنا تتضح أهمية تمتع الطائرة بالجنسية وتمسك الدول بمنحها الجنسية.

وقد جاءت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م بشأن الطيران مؤيدة لهذا الاتجاه إذ

نصت في مادتها رقم (17) على: (أن تكتسب الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها

فيها)، أي أن الطائرة لا تمنح جنسية الدولة إلا بعد اكتمال اجراءات تسجيلها في

الدولة المعنية، كما أن تسجيل الطائرة في السجل الوطني لأي دولة يتم وفقاً للقانون

الوطني، وكذلك نقلها إلى سجل آخر أو التوصية بشطبها.

ب/ معيار تحديد جنسية الطائرة:

ثار جدل فقهي حول الضابط لتحديد جنسية الطائرة، بعد أن تم حسم ضرورة

أن تكون لها جنسية، وقد تم تداول ثلاث معايير لتحديد جنسية الطائرة هي:

(1) معيار دولة الإنشاء: وهو معيار مفاده أن تحمل الطائرة جنسية الدولة التي

تم تصنيعها فيها.

(2) معيار جنسية المالك: أي أن الطائرة يجب أن تحمل جنسية مالِكها.

(3) 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

صلاحيتها بصورة دورية.

وقد أخذت اتفاقية شيكاغو 1944م بهذا المعيار وأخذت بها الدول

الأعضاء.

ج/ آثار اكتساب الطائرة للجنسية:

يترتب على اكتساب الطائرة جنسية دولة محددة مجموعة من الآثار تتمثل

في:

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

* تكون الطائرة تحت إشراف الدولة التي تحمل جنسيتها من حيث وجوب

استيفاء شروط الصلاحية التي تضعها السلطات المختصة.

* تخضع الطائرة للحماية الدبلوماسية والقنصلية للدولة التي تحمل جنسيتها وذلك

أثناء وجودها في إقليم 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.

د/ فقد جنسية الطائرة:

تفقد الطائرة الجنسية متى ما فقدت أحد شروط التسجيل في الحالات

الآتية:

1. إذا تم شطبها من السجل السعودي.
 2. إذا فقد مالکها للجنسية السعودية أو انتقلت ملكية الطائرة لأجنبي.
 3. إذا هلكت الطائرة أو فقدت صلاحيتها للطيران.
 4. إذا طلب المالك أو المستأجر شطب الطائرة من السجل.
 5. إذا انتفى فيها شرط من شروط التسجيل.
- وهذا ما جاء في المادة (53) من نظام الطيران المدني السعودي.

ثالثاً: تسجيل الطائرة:

أخذت اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944م) بنظام التسجيل كمعيار لاكتساب جنسية الطائرة، وقد أحالت الاتفاقية إجراءات تسجيل الطائرة إلى القوانين الوطنية، أي أن لكل دولة الحق في أن تضع الشروط أو الضوابط اللازمة لتسجيل أي طائرة بموجب قانون وطني تصدره وتشرف على تنفيذه السلطات المختصة في الدولة المعنية.

أ/ شروط تسجيل الطائرة في السعودية:

نصت المادة (51) من نظام الطيران المدني السعودي على: «تعد الهيئة

سجلاً لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية يسمى (السجل

السعودي الوطني لتسجيل الطائرات)، وتحدد اللائحة البيانات التي يجب أن يتضمنها السجل والشروط الواجب توافرها لتسجيل الطائرات فيه.

ب/ الشروط الواجب توافرها في الطائرات العاملة في السعودية:

1- أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها أو مسجلة وفقاً لقواعد التسجيل الدولي أو المشترك.

2- أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول وصادرة من الدولة المسجلة فيها.

3- أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد التي تقرها سلطة الطيران المدني.

4- أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة.

5 - أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة من سلطة الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة...

6- أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها وللغير على سطح الأرض، لتغطية الأضرار التي قد تنجم عن مخاطر الطيران التي يتعرض لها مستخدموه، ويجوز الاستعاضة عند الضرورة عن التأمين

المذكور بإيداع تأمين نقدي، وذلك بتقديم كفالة مصرفية أو تقديم كفالة من سلطة عامة.

أهم المراجع:

1- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426 /18/7هـ.

2- اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م بشأن الطيران المدني.

3- القانون البحري والجوي، د. مصطفى إبراهيم عريبي، منشورات جامعة السودان المفتوحة الطبعة الأولى 2007م.

نهاية اللقاء الرابع عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل

الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الخامس عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً
وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الخامس عشر من سلسلة
اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء
الرابع عشر الحديث عن النظام القانوني للطائرة، حيث تكلمنا عن تعريف القانون
الجوي وتعريف الطائرة ثم جنسية الطائرة وتسجيلها.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الخامس عشر لنواصل الحديث عن
موضوع جديد يتمثل في الحقوق العينية المترتبة على الطائرة وندرسها من خلال
الآتي:

أولاً: الحقوق المترتبة على الطائرة

ثانياً: الحجز التحفظي على الطائرة

أولاً: الحقوق المترتبة على الطائرة:

الطائرة محل للتملك بالبيع والشراء والإرث والهبة، كما أنها محل للإجارة سواء كانت إجارة بطاقم أو بدون طاقم، كما أنها محل للرهن، كما يرد على الطائرة الحجز بأنواعه المختلفة، وقد تم تنظيم ذلك بموجب اتفاقية روما لسنة 1933م المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات وكذلك بموجب المادة (56) وما بعدها من نظام الطيران المدني السعودي.

أ/ 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 (59) من نظام الطيران المدني السعودي: «تعد 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». وعليه تنطبق الأحكام العامة لبيع المنقولات على بيع الطائرة.

والطائرة تكون مملوكة لمن توجد بحيازته إذا كانت هذه الحيازة بأسباب صحيحة وبحسن نية، إلا أن معظم التشريعات الوطنية لم تأخذ بهذه القاعدة فيما يتعلق بملكية الطائرة، إذ أنها اشترطت أن يتم إعلان عقد بيع الطائرة لدى السلطات المختصة في السجل الخاص بالطائرة، لأن السجل يمثل ضابطاً تظهر فيه كل

التصرفات الخاصة بالطائرة، وبالتالي لا يكون عقد بيع الطائرة نافذاً بين الأطراف وحة على انتقال ملكية الطائرة إلا إذا تم تسجيله في السجل الخاص بالطائرات.

ب/ رهن الطائرة:

يجوز لمالك الطائرة أن يقوم برهنها ضماناً لدين في ذمته، وكثيراً ما يلجأ ملاك الطائرات والشركات العاملة في هذا المجال إلى رهن الطائرة بغرض الحصول على التمويل الضروري لتسيير مرفق النقل الجوي ذي التكاليف العالية، ولم تنظم القوانين في السابق إجراءات خاصة لرهن الطائرة.

وإزاء هذا القصور تخضع الطائرة في رهنها للأحكام العامة للرهن، وبما أن الطائرة من المنقولات، فإن رهنها يكون رهنأ حيازياً، وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في الرهن، والتي تقضي بضرورة نقل المال المرهون من يد الراهن إلى يد الدائن المرتهن حتى يكون الرهن نافذاً في مواجهة الغير وحة عليه.

وإذا أمعنا النظر في هذا الوضع نجد أنه حكم صعب في حق الراهن، إذ أن عملية الرهن في أساسها كان الغرض منها الحصول على مبلغ مالي لغرض تسيير مرفق النقل الجوي، وعندما يتم تسليم الطائرة موضوع الرهن إلى الدائن فإنها تكون محجوزة لديه، ولا يجوز لصاحبها استغلالها، مما يؤثر على عمله وعائداته والتي تنعكس سلباً على وفائه بمقابل الرهن خلال الفترة المحددة.

وإزاء هذه الصعوبات نجد 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، وهذا ما سار عليه نص الفقرة الأولى من المادة (56) من نظام الطيران المدني السعودي.

ج/ إيجار الطائرة:

ويخضع إيجار الطائرات إلى القواعد العامة في عقد الإيجار إلا أنه

يجب التمييز بين نوعين من أنواع إيجار الطائرات هما:

1/ إيجار الطائرات عارية: وفي هذه الحالة يستأجر المستأجر الطائرة بدون

طاقم وبالتالي يتولى إدارة مشروع النقل الجوي بمفرده ويتحمل كل الالتزامات المتعلقة بالمشروع.

2/ إيجار الطائرة بطاقم: وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بوضع الطائرة بطاقمها تحت تصرف المستأجر لمدة محددة في عقد الإيجار، وفي هذه الحالة تختلف التزامات أطراف عقد الإيجار عما كانت عليه في حالة إيجار العارية.

ثانياً: 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، وذلك خوفاً من أن تصبح الطائرة عند صدور قرار التنفيذ خارج دائرة الجهة التي أصدرت قرار التنفيذ.

إلا أن الطائرة وسيلة نقل في مرفق حيوي ومهم ولا يحتمل التأخير بأي صورة من الصور، وتوقيع الحجز التحفظي عليها يعني إخراجها من الأسطول الجوي، مما يشكل عائقاً في إتمام الالتزامات التي تم إبرامها مسبقاً بين الشركة والآخرين. لذلك كان لا بد من التوصل إلى صيغة تضمن للأطراف المختلفة حقوقها، ولا تؤثر في حركة النقل الجوي، أي أن يتحصل دائن مالك الطائرة على ديونه، كما تستطيع شركات الطيران أن توفى بالتزاماتها تجاه عملائها في الزمان والمكان المحددين، وفي سبيل الوصول إلى هذه المعادلة تم التوصل إلى اتفاقية دولية لتنظيم الحجز التحفظي على الطائرات.

اهتمت اتفاقية روما لسنة 1933م في مقدمتها بتحديد مفهوم الحجز التحفظي وذلك منعاً للتضارب الذي يمكن أن يحدث بسبب اختلاف التشريعات الوطنية ومسمياتها المختلفة للحجز التحفظي، فاتجهت الاتفاقية إلى إيراد نص يكون شاملاً وجامعاً لمعظم أو كل المسميات المختلفة التي ترد في التشريعات الوطنية المتباينة، فعرّفه بأنه: "كل تصرف أيّاً كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف الطائرة، رعاية

لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة، إمّا لمصلحة دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة، دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدماً عن الطريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساو له" (المادة الثانية من اتفاقية الحجز التحفظي على الطائرات 1933م).

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

* الطائرات المخصصة لنشاط الدولة الخدمي: وهي الطائرات التي تقوم بنشاط خدمي في الدولة على سبيل التخصيص مثل خدمة البريد ومرافق الصحة والزراعة والجمارك.

* الطائرات التجارية العاملة على خطوط نقل عام منتظمة وطائرات الاحتياط الضروري لها.

* الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال متى كانت على وشك الإقلاع، ويكون الدين أجنياً على الرحلة الحالية، وقد نص نظام الطيران المدني السعودي في مادته (73) على هذه الاستثناءات.

وكذلك نصت المادة (74) من نظام الطيران المدني السعودي على جواز دفع كفالة مالية لتفادي الحجز على الطائرة بقولها: «في الحالة التي لا يكون فيها الحجز التحفظي على الطائرة محظوراً أو لا يجوز فيها توقيع الحجز، ولم يدفع المشغل بعدم جواز مثل هذا الحجز، فإن تقديم كفالة كافية يحول دون توقيع الحجز التحفظي أو يخول رفعه فوراً».

وذلك بشرط أن «تكون الكفالة كافية إذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصت جميعها للوفاء بالدين المستحق، أو إذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذه القيمة أكثر من مقدار الدين والمصاريف».

ونصت المادة (75) على الآتي: «إذا وقع حجز تحفظي على الطائرة، لا يجوز أن يعين حارساً عليها غير مالكها 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 (76) 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 (78) الحاجز بدفع تعويض عن الأضرار التي تلحق بمالك الطائرة أو مشغلها في الحالات الآتية:

- (1) إذا أجرى الحجز في غير الحالات التي يجوز الحجز فيها.
- (2) أو إذا رفض الحاجز الكفالة الكافية المقدمة من المدين ليحول دون توقيع الحجز على الطائرة أو رفع الحجز عليها.
- (3) أو إذا كان الحجز قد تم دون سبب مشروع.

أما الحجز التنفيذي فقد نصت عليه المادة (79) 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».

أهم المراجع:

1- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426/18/7هـ.

2- اتفاقية روما لسنة 1933م بشأن الحجز التحفظي على الطائرات.

نهاية اللقاء الخامس عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه
ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء السادس عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً
وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء السادس عشر من سلسلة
اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء
الخامس عشر الحديث عن الحقوق العينية المترتبة على الطائرة والحجز
التحفظي عليها.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء السادس عشر لنواصل الحديث عن
موضوع جديد يتمثل في المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح
الأرض وندرسها من خلال الآتي:

أولاً: شروط انعقاد المسؤولية

ثانياً: الالتزام بتعويض الأضرار التي تقع على السطح

ثالثاً: المسؤولية التضامنية

رابعاً: طرق دفع المسؤولية

خامساً: حدود المسؤولية

سادساً: المحكمة المختصة بنظر الدعاوى

سابعاً: تقادم دعاوى التعويض

لقد اقتضت ضرورة حماية الأرواح والممتلكات الموجودة على سطح الأرض، من الأضرار التي يمكن أن تحدثها الطائرات وهي في حالة طيران لهذه الفئة، التي ليست لها علاقة تعاقدية تربطها بمشغل الطائرة ترجع بموجبها عليه إن أصابها أضرار، لذا كان لا بد من وضع قوانين وطنية واتفاقيات دولية تنظم هذه المسؤولية، وقد أثمرت هذه الجهود عن وضع 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، أي إذا كانت هنالك طائرة فرنسية تحلق في الأجواء السعودية وأحدثت أضراراً على سطح الأرض يتم الاحتكام إلى اتفاقية روما لجبر الأضرار التي أحدثتها الطائرة الفرنسية على الأراضي السعودية.

والهدف من ذلك هو إيجاد حلول لمسألة تنازع القوانين في حالة وقوع مثل هذه الأحداث.

أمّا 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، إما بموجب أحكام العقد الذي يربط بينه وبين المضرور وإما بموجب أحكام قانون العمل.

وقد وضعت الاتفاقية الحدود القصوى للمسؤولية، أي أن التعويض الذي يتعين على المشغل دفعه في حالة وقوع أضرار على الغير في سطح الأرض

بسبب تشغيله للطائرة، يجب ألا تزيد عن حدود قصوى تم تحديدها بموجب المادة 11/1 من اتفاقية روما 1952م.

وقد تم وضع هذه الحدود على أساس وزن الطائرة، فكلما زاد وزن الطائرة زاد الحد الأقصى للتعويض، ولعل الغرض من ذلك هو الوصول إلى علاقة متوازنة بها يتم جبر الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، وفي نفس الوقت لا تؤدي إلى إرهاب الناقل الجوي ونقوده إلى أن يبتعد عن الاستثمار في هذا المرفق.

ولا يستطيع الناقل أن يتحمل من المسؤولية حتى وإن كان مشغل الطائرة أو أحد تابعيه لم يرتكب خطأ أدى إلى إحداث هذه الأضرار، إلا في حالة إذا أثبت المشغل أن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض كانت بفعل الضرور نفسه وليس للمشغل أو وكلائه أو تابعيه أو الطائرة يد فيها بأي صورة من الصور.

أولاً: شروط انعقاد المسؤولية:

وقد نصت على هذه الشروط المادة (141) من نظام الطيران المدني

(السعودي) على النحو الآتي:

أ/ وقوع ضرر أصاب الغير على سطح الأرض: الضرر المقصود هنا هو الضرر المباشر، أي الضرر الذي يصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على سطح الأرض بسبب سقوط الطائرة أو أي شخص أو أي شيء منها، ولا يدخل في نطاق المسؤولية الضرر غير المباشر الذي تحدثه الطائرات من صوت وضوضاء بسبب تحليقها في الفضاء.

ويقصد بسطح الأرض كل إقليم الدولة من اليابسة والأنهار والبحار، كما تدخل في مفهوم سطح الأرض السفن التي تجوب أعالي البحار، أي إذا سقطت طائرة أو أي شخص أو شيء منها على السفينة وهي في المياه الدولية فتعامل هذه السفينة وكأنها جزء من سطح الأرض لإقليم تلك الدولة التي تحمل جنسيتها، وقد حسم هذا الأمر بعد نزاع وجدل فقهي مطول بموجب المادة 23/1 من اتفاقية روما 1952م.

ب/ أن يكون المضرور من الغير بالنسبة للمشغل: أي لا تربطه بالمشغل علاقة تعاقدية، فإذا كانت هناك علاقة تعاقدية بين المشغل والمضرور فلا يتم جبر الأضرار وفقاً لاتفاقية روما 1952م.

ج/ أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران: وقد تم تحديد فترة الطيران بموجب المادة (1/2) من اتفاقية روما والمادة (140) من نظام الطيران المدني السعودي، وهي اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط، وبذلك تستبعد الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير وهي جائزة على أرض المطار من نطاق اتفاقية روما 1952م.

د/ يجب أن تكون الطائرة مصدر الضرر طائرة خاصة أو أجنبية: ويشترط لانعقاد مسؤولية المشغل أن تكون الطائرة التي أحدثت الضرر على السطح طائرة أجنبية، وذلك لأن الاتفاقية لا تطبق في حالة وقوع أضرار من الطائرات الوطنية على الغير في إقليم الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، وقد ترك الأمر في هذا المقام للقانون الوطني لمعالجته.

ويشترط لتطبيق الاتفاقية أن تكون الدولة متعاقدة (المادة 1/23 من اتفاقية روما 1952م). أي أنها وقعت وصادقت على الاتفاقية. ومعنى أن تكون الطائرة خاصة أي أنها لا تطبق في حالة وقوع الضرر من طائرة عسكرية أو طائرة جمارك أو طائرة شرطة (المادة 26 من اتفاقية روما 1952م).

ثانياً: الالتزام بتعويض الأضرار التي تقع على السطح:

وفقاً لاتفاقية روما 1952م يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عن جبر الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض، ويعد مشغلاً للطائرة من يقوم باستعمالها وقت تحقق الضرر، كذلك يعد مشغلاً للطائرة كل من خول للغير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة عليها (المادة 2/أ/ب من اتفاقية روما 1952م).

وقد أيدت المادة (142) من نظام الطيران المدني السعودي ما جاء في اتفاقية روما بشأن شروط المسؤولية عن الأضرار التي تقع على السطح.

ثالثاً: 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: أي إذا قام شخص باستخدام طائرة بصورة غير مشروعة بدون رضا مشغلها (كالدائن المرتهن، والمودع لديه، والمستأجر الذي انتهت إجارته)، بمعنى أن الطائرة أصبحت في حكم المغصوب وأدى هذا الاستعمال إلى إحداث أضرارٍ بالغير على سطح الأرض، في هذه الحالة إذا أثبت مشغل الطائرة أنه اتخذ كل التدابير اللازمة لكي يمنع هذا الاستخدام غير المشروع، يكون الشخص الذي استخدم الطائرة بطريقة غير مشروعة مسؤولاً مسؤولية كاملة عن دفع كل التعويض اللازم لجبر الأضرار التي أحدثتها الطائرة المستعملة بطريقة غير مشروعة للغير على سطح الأرض.

أما إذا لم ينجح المشغل في إثبات أنه قد اتخذ التدابير اللازمة لمنع استعمال الطائرة بصورة غير مشروعة، يصبح مسؤولاً بالتضامن مع مشغل الطائرة في دفع التعويض اللازم لجبر الأضرار التي أحدثتها الطائرة المستعملة بطريقة غير مشروعة للغير على سطح الأرض (المادة (4) من اتفاقية روما 1952م، والمادة (143) من نظام الطيران المدني السعودي).

ب/ استعمال الطائرات لفترة محددة: إذا قام مشغل الطائرة بالسماح لشخص آخر باستعمال الطائرة لمدة لا تتجاوز 14 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 الاستعمال العرضي (المادة 3 من اتفاقية روما 1952م).

ج/ اشتراك الطائرات في إحداث الضرر: إذا وقع الضرر للغير على سطح الأرض وكان نتيجة لاشتراك أكثر من طائرة واحدة في إحداث هذا الضرر مثلاً كان الضرر (نتيجة لتصادم طائرتين) أو بسبب إعاقة إحداها سير الأخرى، فتعتبر كل طائرة متسببة في إحداث هذا الضرر ويصبح المشغل للطائرة مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي أحدثتها طائرته وفقاً لحدود المسؤولية المقررة (المادة 2/2 من اتفاقية روما 1952م).

رابعاً: طرق دفع المسؤولية:

أوضحنا أن مسؤولية مشغل (مستغل) الطائرة تكون مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض، وهي مسؤولية قائمة بسند القانون ولا يحق للمشغل أن يتحلى منها أو يحاول أن يدفعها عن كاهله، إلا في الحالات الآتية:

* خطأ المضرور.

* النزاعات المسلحة أو الاضطرابات الداخلية.

* منع استعمال الطائرة بأمر من السلطات العامة.

(1) **خطأ المضرور:** إذا استطاع المشغل أن يثبت أن الأضرار التي أصابت الغير في نفسه أو ماله على سطح الأرض بسبب الطائرة وهي في حالة طيران كانت لخطأ ذلك الشخص المضرور وليس للناقل أو تابعيه أي دور في إحداث هذا الضرر، أما إذا كان خطأ المضرور ساهم في تفاقم حجم الضرر الذي وقع عليه من الطائرة، في هذه الحالة يتم توزيع المسؤولية بين الطرفين، على أن يكون التعويض بقدر مساهمة كل طرف في الضرر الذي وقع (المادة 2/1/6 من اتفاقية روما 1952م، والمادة (144) من نظام الطيران المدني السعودي).

(2) **النزاعات المسلحة أو الاضطرابات الداخلية:** إذا وقع ضرر من طائرة وهي في حالة طيران على سطح الأرض وأصاب الغير في نفسه أو ماله، يستطيع المسؤول عن تشغيل الطائرة أن يدفع المسؤولية عن هذه

الأضرار، إذا أثبت أن الأضرار قد وقعت بسبب وجود حالة من النزاعات أو العصيان المدني في داخل إقليم الدولة التي حدث فيها الضرر، وأن هذه النزاعات كانت السبب المباشر في إعاقة ملاحاة الطائرة والتأثير عليها مما حال دون أن تقوم بمهمتها بسلام، وأن مشغل الطائرة لم يكن يعلم بهذه النزاعات مسبقاً ولم يكن بمقدوره تجنبها.

(3) **منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة:** لا يلتزم الشخص الذي يعتبر مسؤولاً وفقاً لنظام الطيران المدني السعودي بالتعويض إذا نتج الضرر مباشرة عن منع هذا الشخص من استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة. وتتضح هذه الحالة إذا قامت السلطات العامة بالاستيلاء على الطائرة ومنع المشغل من الإشراف عليها ومراقبتها، وقدر لهذه الطائرة أن تحدث أضراراً على الغير في سطح الأرض أثناء تشغيلها بواسطة السلطات العامة. في هذه الحالة لا يكون الناقل مسؤولاً عن جبر هذه الأضرار، إنما تكون السلطات هي المسؤولة عن تعويض الأضرار التي أحدثتها الطائرة أثناء تشغيلها، وعلى المشغل فقط إثبات أن الطائرة قد تم الاستيلاء عليها بواسطة السلطات العامة قبل وقوع الضرر.

خامساً: حدود المسؤولية:

فيما يتعلق بأحكام التعويض عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض سواء كانت أضراراً بدنية أو مالية، فإن الاتفاقية قد قسمتها إلى مسؤولية محدودة تكون لها حدود قصوى لا يمكن تجاوزها، ومسؤولية غير محدودة ليست لها حدود قصوى، ويتم تحديد مقدار التعويض بحجم الضرر الذي أحدثته الطائرة للغير على سطح الأرض، إلا أن المسؤولية غير المحدودة لها شروط وضوابط ولا يتم الرجوع إليها إلا في حالة توافرها.

أ/ المسؤولية المحدودة: تكون مسؤولية مشغل الطائرة محدودة بحدود قصوى تم الاتفاق عليها بموجب المادة (11) من اتفاقية روما التي جاءت مفصلة إلى قسمين:

(1) الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية.

(2) الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية.

وقد أكدت ما جاء في الاتفاقية المادة (146) 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: أوضحنا فيما سبق أن الفلسفة التشريعية لواقعي اتفاقية روما 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.

وهذه حالات تم تصنيفها على أنها كانت بسبب سوء سلوك إرادي وقد أوردتها المادة (147) من نظام الطيران المدني السعودي كالاتي:

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

* إذا كان ذلك الضرر نتيجة رعونة مع علم باحتمال وقوعه، وعلى المتضرر بالنسبة للتابعين أو الوكلاء إثبات أنهم قد ارتكبوا الفعل أو الامتناع أثناء قيامهم بوظائفهم وفي حدود اختصاصاتهم.

* إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها دون رضا من له حق استعمالها كانت مسؤوليته 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 ويطالبه بالحد الأعلى من التعويض.

ولكن يجوز أن يساهم كل مسؤول بقدر في التعويض من أجل جبر الضرر، على أن لا يتعدى مبلغ المسؤولين في مجمله السقف الأعلى للتعويض الذي يحكم به في حالة إذا كان المسؤول شخص واحد، إلا إذا كانت مسؤولية أي منهم غير محدودة، وهذا ما أكدته المادة (148) من نظام الطيران المدني السعودي.

أما المادة (149) من نظام الطيران المدني السعودي فقد حددت الحالات التي لا يجوز فيها تجاوز التعويضات المستحقة لحدود المسؤولية وهي:

- 1- إذا كانت المسؤولية المعينة عن الوفاة أو الإصابات البدنية، فلا يجوز أن تتجاوز مبالغ التعويض الحدود المعينة لها عن كل شخص توفي أو أصيب.
- 2- إذا كانت التعويضات مخصصة لحالات الوفاة أو الإصابات البدنية فقط أو لحالات الأضرار بالأموال وحدها، فتخضع مبالغ التعويضات بنسبة المبالغ المخصصة لكل منها.

- 3- 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.

سادساً: المحكمة المختصة بنظر الدعاوى:

نصت المادة (151) من نظام الطيران المدني السعودي على: «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». كما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة أعلاه على أنه يجوز الاتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين، وواحد أو أكثر من المدعى عليهم، على إقامة الدعوى أمام محاكم أي دولة أخرى، أو أن يعرضوا النزاع على هيئة تحكيم في إقليم المملكة أو أي دولة أخرى.

سابعاً: تقادم دعاوى التعويض:

أكدت الفقرة الأولى من المادة (150) من نظام الطيران المدني على أنه: 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.

والفقرة الثانية نصت على عدم جواز سماع دعوى التعويض بانقضاء عامين من يوم وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر، والفقرة الثالثة 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.

أهم المراجع:

- 1- اتفاقية روما 1952م بشأن الأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض.
- 2- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426/18/7هـ.

نهاية اللقاء السادس عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء السابع عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء السابع عشر من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء السادس عشر الحديث عن المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض بفعل سقوط الطائرة أو أي جزء منها، فتكلمنا عن شروط انعقاد المسؤولية، ومن يلتزم بتعويض الأضرار التي تقع على السطح، وطرق دفع المسؤولية وحدودها والمحكمة المختصة بنظر الدعاوى وتقادم دعاوى التعويض.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء السابع عشر لنواصل الحديث عن موضوع جديد يتمثل في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة الطيران المدني، فنتناول بالدراسة اتفاقية طوكيو لسنة 1963م بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، واتفاقية لاهاي لسنة 1970م بشأن منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة 1971م بشأن منع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني، ونختم بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته في المملكة العربية السعودية.

أولاً: اتفاقية طوكيو لسنة 1963م:

وهي أول اتفاقية دولية تهتم بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، ولم تدخل حيز النفاذ إلا في عام 1969م، وتتكون من (26 مادة) اهتمت بالقانون الواجب التطبيق على الجرائم والتعريفات والأفعال التي تقع على متن الطائرة وهي في حالة طيران، وقد أوضحت تلك الجرائم المادة (11) من الاتفاقية على النحو الآتي:

- (1) أن يكون الفعل غير مشروع.
- (2) أن يتم العنف أو التهديد باستخدامه.
- (3) أن يقع ذلك على متن الطائرة.
- (4) أن تكون الطائرة في حالة طيران .
- (5) أن يكون الغرض من ذلك عرقلة استغلال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو التحكم فيها.

ويلاحظ أن نص المادة (11) من اتفاقية طوكيو قد 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.

كذلك أغفل نص المادة (11) من اتفاقية طوكيو 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. ومعلوم أن جرائم الاختطاف أو الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني لا يمكن أن تقع دون أن يكون هنالك شركاء خارج الطائرة خططوا وحضروا وساعدوا على دخول المنفذ أو المنفذين إلى داخل الطائرة، وفي أغلب الأحيان تتم هذه العمليات بواسطة خلايا تنظيمية، فإذا تم الإمساك بأحد أفرادها يكون الآخرين على استعداد لإتمام الجريمة.

كما أن الاتفاقية استخدمت في نص المادة (11) عبارات غير واضحة أو غير دقيقة في وصف الحالة التي تعبر عن الشروع مثل: (أو إذا كان على وشك القيام)، هذا النوع من الصياغة معيب وغير دقيق.

لكل ما ذكر فإن صعوبات جمة واجهت الاتفاقية عند تنفيذها مع تصاعد عمليات الاختطاف في ذلك الوقت، وبالتالي لم تستطع الاتفاقية أن تؤدي الدور الذي من أجله تم وضعها. ومن أهم موضوعات الاتفاقية: أ/ التدابير التي يجب على الدول المتعاقدة اتخاذها عند حدوث واقعة الاختطاف: وهي كالآتي:

- 1) يجب إعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي.
- 2) السماح لركاب وطاقم الطائرة بمواصلة الرحلة.
- 3) إعادة حمولة الطائرة لمن لهم حق حيازتها.
- 4) اتخاذ بعض التدابير تجاه المتهم بخطف الطائرة، وهي تدابير احترازية تمهد لمحاكمته جنائياً أو تسليمه أو إبعاده عن إقليم الدولة التي وقع فيها الاختطاف، لمحاكمته جنائياً أو تسليمه.

وتعتبر هذه التدابير من أهم المبادئ التي تبنتها الاتفاقية، وهو مبدأ القبض على مرتكب الجريمة واستجوابه وحبسه احتياطياً إذا لزم الأمر ومنعه من مغادرة البلاد وتقديمه للمحاكمة بموجب قانونها الوطني (المادة 13 من اتفاقية طوكيو)، وإذا

لم ترغب الدولة في محاكمة المتهم فعليها أن تقوم بتسليمه إلى دولة جنسية الطائرة أو الدولة التي يكون المتهم تابعاً لها (المادة 16 من الاتفاقية).

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.

وإذا وقعت حالة اختطاف ونشب نزاع بين الدول المذكورة أعلاه، كل يدعي الحق في محاكمة المتهم تكون الأولوية للدولة التي يوجد بها المتهم، إذا كان قانونها الوطني يجرم هذا الفعل، وإلا كانت دولة تسجيل الطائرة أولى بمحاكمة المتهم. نخلص مما سبق أن اتفاقية طوكيو استخدمت عبارات غامضة، فمثلاً تحدثت عن إلقاء القبض على المتهم بلغة غير ملزمة، بل أوكلت المهمة إلى قائد الطائرة، والذي بدوره يسلمه إلى سلطات الدولة، وعلى هذه الدولة أن تسلمه (يقبض عليه إذا لزم الأمر)، (وتحبسه احتياطياً) ثم تقدمه للمحاكمة بموجب قانونها الوطني (إذا رغبت في ذلك)، وكيف يكون الحال إذا لم ترغب الدولة أو كان قانونها الوطني لا يجرم مثل هذه الأفعال ولا يسمح بمحاكمة مرتكبيها، هل يصبح المتهم حراً طليقاً بعد أن قام بفعلته؟ وكيف تكون ملاحقة المتهمين في حالة الاختطاف السياسي؟ كلما ذكر أعلاه شكل عائناً في وجه تطبيق اتفاقية طوكيو مما أدى إلى إجهاضها في مهدها. وبسبب هذا القصور كان لا بد من وضع اتفاقية أخرى تغطي هذه الجوانب، فجاءت اتفاقية لاهاي.

ثانياً: اتفاقية لاهاي لسنة 1970م بشأن منع الاستيلاء

غير المشروع على الطائرات:

تضمنت هذه الاتفاقية أحكاماً عالجت كثيراً من جوانب القصور التي أفرزها التطبيق العملي لاتفاقية طوكيو 1963م وهي:

- (1) تعريف جريمة الاختطاف الجوي بوضوح.
- (2) تحديد اختصاص الدول عند ارتكاب الجريمة.
- (3) توضيح التدابير الواجب اتخاذها ضد الخاطف.
- (4) تنظيم مسألة تسليم الخاطفين.

وعرفت الاتفاقية جريمة الاختطاف في المادة الأولى 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».

لقد سعت اتفاقية لاهاي من خلال النص أعلاه على تلافى القصور وسد الثغرات التي ظهرت في اتفاقية طوكيو بعد التطبيق العملي لها، ويمكن استخلاص عناصر جريمة الاختطاف من النص أعلاه وفق الآتي:

1. يجب أن يكون مرتكب الجريمة على متن الطائرة في حالة طيران.
2. أن يقوم باستخدام العنف أو يهدد باستخدامه بطريقة غير مشروعة وذلك بغرض الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها.
3. إذا شرع في ارتكاب أي من الأفعال الواردة في الفقرات (2،3).
4. إذا اشترك مع شخص آخر أو قام أو شرع في أي من الأفعال الواردة في الفقرات (1،2،3).

أمّا اختصاص الدول في حالة وقوع جريمة الاختطاف فقد أوضحته المادة (4) من الاتفاقية كالاتي: «تقوم كل دولة متعاقدة باتخاذ التدابير الضرورية لتوطيد اختصاصها من أجل النظر في الجرم، وفي أي فعل من أفعال العنف الموجه ضد الركاب أو الطاقم والتي يرتكبها الفاعل المتهم»، وذلك في الحالات الآتية:

1. إذا ارتكب الفعل أو الجرم على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.
 2. إذا هبطت الطائرة التي ارتكب الجرم على متنها في إقليم تلك الدولة وكان المتهم ما يزال على متنها.
 3. إذا ارتكب الجرم على متن طائرة مؤجرة بلا طاقم، أي مستأجرة ويقع مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له عند انتفاء ذلك إقامة دائمة فيها.
 4. الدولة التي يوجد الخاطف على أرضها.
- هذه المادة جاءت مكتملة لما ورد في اتفاقية طوكيو 1963م من حيث تحديد الدول المختصة بمحاكمة المتهم بارتكاب جريمة الاختطاف، فأعطت الأولوية لدولة تسجيل الطائرة، أي الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، ثم الدولة التي هبطت الطائرة المختطفة بأراضيها، وما يزال المتهم على متنها، ثم الدولة التي يقع مركز عمل مستأجرها في أراضيها، ثم الدولة التي يوجد بها الخاطف، وذلك بالترتيب.
- إلا أنه في حالة وجود المتهم على إقليم دولة تسمح قوانينها بمحاكمة المتهم، فإن أولوية المحاكمة تنعقد لهذه الدولة وقضائها الوطني، مع إمكانية التعاون بينها وبقية الدول المختصة بغرض توطيد اختصاصاتها والحيلولة دون إفلات المتهم من المحاكمة.
- وقد عالجت اتفاقية لاهاي موضوع تسليم مختطفي الطائرات، فنصت على أن جريمة اختطاف الطائرات تعتبر ضمن الجرائم التي يجوز فيها تسليم المجرمين وألزمت الدول الأعضاء بعدم إبرام أي معاهدة لتسليم المجرمين دون النص فيها على جريمة اختطاف الطائرات.

ثالثاً: اتفاقية مونتريال لسنة 1971م:

وهي اتفاقية خاصة بمنع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وقد دعت اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي إلى عقد مؤتمر لوضع مشروع اتفاق دولي لتحريم كل أفعال العنف ضد الملاحة الجوية التي

من شأنها تهديد أمن وسلامة الركاب والطائرات والأموال وإعاقة الخدمة على الخطوط الجوية، فأبرمت هذه الاتفاقية في 23/9/1971م.

وتتكون هذه الاتفاقية من (16) مادة هدفها الأساس هو تكملة القصور الذي وضح في الاتفاقية السابقة بعد التطبيق، 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 السابقة، 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 1963م المعدلة في لاهاي 1970م (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.

رابعاً: الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن

الطيران المدني وسلامته في المملكة:

نصت المادة (153) 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، وأحكام الأنظمة المطبقة في المملكة.

ونصت المادة (154) 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، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر.
ب- أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.
د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعرض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.

هـ - أن يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أي أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها.

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

أما الفقرة الثانية من نفس المادة فنصت على الجرائم التي تقع على أرض المطارات وهي: "يُعد مرتكباً لجريمة، أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع، باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي:

1- أن يقوم بفعل من أفعال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني ويسبب هذا الفعل أو يحتمل أن يسبب إصابة جسيمة أو وفاة.

2- أن يدمر أو يتلف تلفاً جسيماً تجهيزات ومرافق مطار يخدم الطيران المدني أو طائرات ليست في الخدمة تكون موجودة فيه أو أن يعيق الخدمات بالمطار إذا كان مثل هذا الفعل يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة المطار للخطر".

أما الفقرة الثالثة فاهتمت بجريمة الشروع على متن الطائرات فنصت على الآتي: "يُعد مرتكباً لجريمة، كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يشرع في القيام أو يقوم دون حق مشروع بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو يشترك مع شخص آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل.

والفقرة الرابعة نصت على: "يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بأحد الأفعال

الآتية على متن طائرة مدنية:

أ- الاعتداء أو الترهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، مما يؤثر على أداء مهام هذا الشخص أو يقلل من قدرته على الاضطلاع بتلك المهام.

ب- رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة بالنيابة عنه، لغرض تأمين نظام الطيران المدني وسلامة الطائرة أو أي من الأشخاص أو الممتلكات المحمولة على متنها أو لغرض الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة".

أما الفقرة الخامسة فقالت: يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم على متن طائرة مدنية بفعل ينطوي على عنف بدني ضد شخص، أو الاعتداء أو التحرش أو المضايقة الجنسية ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة أو ركبها.

والفقرة السادسة نصت على: يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بأحد الأفعال

الآتية على متن طائرة مدنية، بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة وهي:

1- الاعتداء أو الترهيب أو التهديد، بدنياً أو بالقول، ضد شخص آخر.

2- التسبب عمداً في تلف أو تدمير الممتلكات.

3- الثمالة بتأثير تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير المخدرة.

أما الفقرة السابعة فنصت على جريمة السرقة على متن الطائرة بقولها: يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بسرقة أي من ممتلكات الطائرة أو ممتلكات الأشخاص الموجودين على متنها.

وقد نصت المادة (155) من نظام الطيران المدني أيضاً على المخالفات التي لا ترقى إلى درجة الجرائم والتي تحدث في الطائرات المدنية وعقوباتها (م168) وهي:

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

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

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

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 ريال).

أهم المراجع:

1- اتفاقية طوكيو لسنة 1963م بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات.

2- اتفاقية لاهاي لسنة 1970م بشأن منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

3- اتفاقية مونتريال لسنة 1971م بشأن منع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.

4- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ
1426 /18/7 هـ.

نهاية اللقاء السابع عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل
الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء الثامن عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف
المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الثامن عشر من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء السابع عشر
الحديث عن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة الطيران المدني، فتكلمنا عن
اتفاقية طوكيو لسنة 1963م بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات
واتفاقية لاهاي لسنة 1970م بشأن منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
واتفاقية مونتريال لسنة 1971م بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن

الطيران المدني وختمنا بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته وفق ما جاء في نظام الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الثامن عشر لنواصل الحديث عن

موضوع جديد هو عقد النقل الجوي ويتم ذلك من خلال الآتي:

أولاً: تعريف عقد النقل الجوي.

ثانياً: خصائص عقد النقل الجوي.

ثالثاً: نطاق تطبيق أحكام عقد النقل الجوي.

رابعاً: النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية.

علمنا مما سبق أن للطائرة استخدامات متنوعة، ولكن ما يهمنا في هذا المقام ونريد أن نركز عليه هو استغلال الطائرة تجارياً في مجال النقل الجوي، سواء كان لنقل ركاب وأمتعة أو نقل بضائع، وتمثل العقود التي يتم بموجبها النقل عقوداً تجارية.

أولاً: تعريف عقد النقل الجوي:

يمكن تعريف عقد النقل الجوي بأنه: «التزام أحد الطرفين (الناقل) بأن يقوم

بنقل شخص (الراكب) أو أي شيء من مكان إلى آخر عن طريق الطائرة بالجو

خلال فترة زمنية محددة مقابل أجر معلوم».

يستخلص من التعريف العناصر الآتية:

أ/ أن عقد النقل الجوي قد يكون موضوعه نقل أشخاص وأمتعتهم المسجلة لدى شركة الطيران الناقلة، وذكرنا المسجلة لأن اتفاقية مونتريال 1999م قد ميزت بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة في المسؤولية، إذ يكون الناقل مسؤولاً عن التلف والهلاك الذي يحدث للأمتعة التي أعلن صاحبها عنها في ميناء المغادرة ولا يكون مسؤولاً عما سواها.

ب/ كما قد يكون موضوعه البضائع التي تنتقل من مكان إلى مكان آخر.

ج/ ويجب أن يتم النقل بواسطة الطائرة وعن طريق الجو، أي لا يصبح عقد النقل جوي إذا تم نقل الركاب والأمتعة أو البضائع عن طريق البر أو البحر.

د/ وعبرة خلال فترة زمنية محددة الواردة في التعريف، لا يقصد بها أن النقل يجب أن يتم خلال زمن معين، وإن لم يحدث ذلك يسأل الناقل عن التأخير، وعادة لا تتضمن عقود النقل الجوي شرطاً صارخاً مثل هذا، وذلك لأن مسألة التأخير في تنفيذ عقود النقل الجوي ما زالت محل جدل فقهي واسع، إلا أن التأخير الذي يؤدي إلى إحداث ضرر واضح يصبح موضوع مسؤولية.

هـ/ ولا يكتمل عقد النقل الجوي إلا إذا كان هنالك مقابل مالي، وهو ما يسمى بالأجر، الذي يدفع من قبل الراكب أو صاحب البضاعة إلى الناقل نظير قيامه بنقل الراكب وأمتعته أو بنقل البضاعة.

ثانياً: خصائص عقد النقل الجوي:

يتميز عقد النقل الجوي بمجموعة من الخصائص، فهو عقد رضائي وعقد إذعان في آن واحد كما أنه عقد تجاري وتفصيل ذلك كالآتي:

أ/ عقد رضائي: يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية أي أنه يتم انعقاده بمجرد توافق إرادتي الطرفين ولا يشترط لإكماله توافر شرط معين، مثل إصدار الناقل تذكرة السفر للراكب وتسليمه إيها، فالتذكرة في هذا المقام لا تمثل إلا وثيقة لإثبات عقد النقل فقط أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في زمان ومكان محددين، فهذا الإجراء لا يتوقف عليه إبرام عقد النقل الجوي إذ لا يمثل إلا إجراء يمكن الناقل من إتمام عملية النقل.

ب/ عقد إذعان: معلوم أن عقد الإذعان هو العقد الذي لا يكون لأحد أطرافه الحق في مناقشة بنود العقد التي قام بوضعها الطرف الآخر، فإما أن يقبل بها كما هي أو يرفضها. ويثور السؤال هنا، كيف يكون عقد النقل الجوي عقداً رضائياً وعقد إذعان في آن واحد؟

يتمثل وجه الإذعان في حالة عقد النقل الجوي في أن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة ولا تقبل المناقشة فيها، وهي شروط موحدة في كافة شركات الطيران ومستمدة من الاتفاقيات الدولية، والغرض منها المساهمة في تقديم خدمة جيدة ومستقرة في هذا المرفق الحيوي والمهم، لذا يفترض النظر إلى صفة

الإذعان في عقد النقل الجوي باعتبارها مساهمة في استقرار مرفق النقل الجوي وهي صفة لا تقدر في رضائية العقد.

ج/ عقد تجاري: وذلك لأنه يتم عن طريق المقاول، ومتى ما قام به الناقل على سبيل الاحتراف فهو تجاري في حق الناقل، ويخضع لأحكام القانون التجاري في كل حركاته وسكناته أما بالنسبة للراكب أو الشاحن فهو عقد تجاري بقدر تعلق عملية النقل بالأعمال التجارية للتاجر أو الشاحن.

د/ عقد شخصي: يعتبر عقد النقل الجوي من العقود ذات الاعتبار الشخصي، فتذكرة السفر (للراكب) هي تذكرة شخصية، لا يحق لمن صدرت باسمه أن يتنازل عنها لغيره، وإلا يعد في حكم المسافر خلسة، ولا تكون شركة الطيران مسؤولة عنه، كما يعتبر عقد نقل الأشخاص عقد شخصي بالنسبة للناقل إذ يتعين أن يقوم الناقل الذي أصدر تذكرة السفر للراكب بإتمام عملية النقل المتفق عليها، وعلى الصعيد العملي نجد أن شركات الطيران تحتفظ بحقها في تحويل الركاب إلى شركات أخرى في حالة أصابت طائرتها عطل أو في أوقات الذروة، وذلك بعد أن تقوم بفتح التذاكر الصادرة عنها على الشركة التي سوف تقوم بالنقل ويترتب على ذلك نقل المسؤولية من شركة إلى أخرى.

أما 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.

ثالثاً: 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.

وفيما ذكر فإن النقل الدولي هو الذي يثير صعوبات قانونية، لأنه يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة وتبرز الحاجة إلى وجود تشريع دولي متفق عليه. ويلقي النقل الجوي الدولي بظلاله على النقل الداخلي من خلال تأثيره على التشريعات الوطنية.

ويقصد بنطاق التطبيق تحديد عقود النقل الجوي التي تطبق عليها أحكام الاتفاقيات الدولية، وعمليات النقل الأخرى التي لا تخضع للاتفاقيات، فما هي الشروط والضوابط التي يجب توافرها لكي يخضع النقل الجوي لأحكام الاتفاقيات الدولية؟

للإجابة عن هذا السؤال وللتعرف على كل هذه الأحكام، سوف نقوم بدراسة النصوص ذات الصلة الواردة في اتفاقيات النقل الجوي الدولي وهي اتفاقية وارسو لسنة 1929م، واتفاقية مونتريال لسنة 1999م، ومن ثم نظام الطيران المدني السعودي وفق ما يلي:

لقد نصت المادة الأولى في كلا الاتفاقيتين المذكورتين على الآتي: « تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به الطائرة في مقابل أجر. وتسري عمليات النقل على العمليات التي تقوم بها مجاناً طائرات إحدى مؤسسات النقل الجوي ». «

من النص أعلاه يتضح لنا أن نصوص اتفاقيتي وارسو ومونتريال قد اتفقت في تحديد النقل الجوي الخاضع لأحكام الاتفاقيتين، ومنها نستخلص أن النقل الجوي لكي يكون خاضعاً لأحكام اتفاقية مونتريال يجب توافر الشروط الآتية:

(1) أن يكون نقلاً جويًا: بمعنى أنه يجب أن يتم بواسطة الجو، أي أن النقل الذي تطبق عليه أحكام اتفاقية مونتريال يجب أن يتم بالجو في كل مراحلها، سواء كان نقل ركاب أو أمتعة أو بضائع، فإذا اشتمل العقد على مراحل وكانت إحدى هذه المراحل تتم عن طريق البحر أو البر فإنها لا تخضع لأحكام الاتفاقية.

إلا أنه إذا تخلل عملية النقل الجوي للبضائع نقل بواسطة أخرى وذلك بغرض الشحن أو التسليم أو التحويل من منطقة إلى أخرى، وحدث ضرر للبضاعة أثناء هذه العملية، فإن المادة (4/18) من اتفاقية مونتريال، تعتبر أن هذا الحادث قد وقع أثناء عملية النقل الجوي، ما لم يقدّم دليل على عكس ذلك.

(2) أن يكون النقل دوليًا: 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، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً. ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية، النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى (المادة 2/1 من اتفاقية مونتريال 1999م).
مما سبق يتضح 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.

(3) الصفة التجارية للنقل الجوي الدولي: اشترطت المادة (1/1) من اتفاقية

مونتريال 1999م أن يكون النقل الجوي بمقابل، أي بأجر حتى يتم تطبيق أحكام الاتفاقية عليه. ولم تعرّف الاتفاقية المقصود بالأجر، ولكن عرفه الفقه والقضاء بأنه مكافأة أو مقابل الخدمة التي يؤديها الناقل.

رابعاً: النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات

الدولية:

عند وضع اتفاقية وارسو 1929م تم استثناء عدة أنواع من عمليات النقل الجوي الدولي من أحكام الاتفاقية، وذلك لوجود اعتبارات متباينة تم تقديرها في ذلك الوقت. إلا أن التعديلات التي أدخلت لاحقاً بموجب بروتوكول لاهاي 1955م واتفاقية مونتريال 1999م قد عدلت وألغت هذه الاستثناءات، وسوف نستعرض كل استثناء على حدة لأهميتها وفق الآتي:

أ/ نقل الرسائل والطرود البريدية:

باستقراء نصوص اتفاقية وارسو 1929م وكل التعديلات اللاحقة لها نجدها قد استبعدت عمليات نقل البريد من أحكامها، حتى وإن توافرت فيها كل الشروط التي حددتها لكي يصبح النقل خاضعاً لأحكامها، بل إن بروتوكول لاهاي 1955م قد توسع في هذا الاستثناء إذ أدخل الرسائل البريدية بعد أن كانت الطرود البريدية فقط

في اتفاقية وارسو، وقد تأكد هذا الاستثناء بموجب المادة 2/2 من اتفاقية مونتريال النافذة لسنة 1999م.

وفي عقد نقل المواد البريدية يكون الناقل مسؤولاً فقط تجاه إدارة البريد المختصة، وذلك طبقاً للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارة البريد، وفيما عدا ما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية (المادة 3/2/5 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999م)، والحكمة من هذا الاستثناء أن نقل الرسائل والطرود البريدية تحكمه الاتفاقية الدولية للبريد، وهي تمثل تشريعاً خاصاً في هذا المقام، ومعلوم أن الخاص يفسد على العام، أو أن الخاص يقيد العام. ومنعاً للتنازع الذي قد ينشأ بسبب وجود مثل هذا التشريع فقد تم استثناء الرسائل والطرود البريدية من تنفيذ اتفاقيات النقل الجوي الدولي.

ب/ النقل الجوي الاستثنائي (في ظروف غير عادية):

لكي يصبح هذا النوع من النقل خارج نطاق الاتفاقيات الدولية يجب توافر الشرطين التاليين:

- 1- أن يكون النقل خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوي.
- 2- أن يتم في ظروف غير عادية مثل محاولة إنقاذ أو تقديم مساعدة لسفينة أو طائرة أو غيرها في حال خطر (المادة 34 من اتفاقية وارسو 1929م). (تم إلغاء هذا الاستثناء في مونتريال).

ج/ النقل الجوي الذي يتم على سبيل التجربة:

ورد استثناء هذا النوع من عمليات النقل الجوي في المادة (34) من اتفاقية وارسو 1929م، ويقصد به النقل الذي تقوم به شركات الطيران عند افتتاحها لخط ملاحى جديد بغرض تجربة الخط الجديد، والغرض من هذا الاستثناء توفير أكبر قدر من الحماية لشركات الطيران وهي في مرحلة التجربة. (تم إلغاء هذا الاستثناء باتفاقية مونتريال).

د/ عمليات النقل الجوي الذي تقوم به الدولة:

إذا أعلنت الدولة عند انضمامها لاتفاقية وارسو 1929م أن هنالك عمليات

نقل جوي تتولاها الدولة بنفسها وترغب في أن لا تكون خاضعة لأحكام الاتفاقية، حينئذٍ تخرج هذه العمليات عن نطاق أحكام الاتفاقيات الدولية. لكن اتفاقية مونتريال قلصت هذه الاستثناءات في عمليات النقل العسكرية.

هـ/ النقل الجوي الداخلي:

لا توجد صعوبة في تعريف مثل هذا النوع من النقل، إذ 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.

أهم المراجع:

- 1- اتفاقية وارسو لسنة 1929م بشأن النقل الجوي.
- 2- اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بشأن النقل الجوي.
- 3- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426 /18/7هـ.

نهاية اللقاء الثامن عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء التاسع عشر

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على
أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:

أعزائي الدارسين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء التاسع عشر من سلسلة اللقاءات
العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء الثامن عشر
الحديث عن عقد النقل الجوي، فعرضنا لتعريف عقد النقل الجوي وخصائص عقد
النقل الجوي ونطاق تطبيق أحكام عقد النقل الجوي وختمنا بالنقل الجوي الدولي
غير الخاضع للاتفاقيات الدولية.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء التاسع عشر لنواصل الحديث عن
جانب آخر من نفس الموضوع وهو عقد النقل الجوي ويتم ذلك من خلال الآتي:

أولاً: مستندات النقل الجوي

ثانياً: وثيقة الشحن الجوي

ثالثاً: آثار عقد النقل الجوي

أولاً: 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.

أ/ مستند نقل الركاب (تذكرة السفر):

على الناقل أن يلتزم بإصدار مستند نقل فردي أو جماعي للركاب مدوناً فيه البيانات الأساسية التي توضح مراحل النقل وأطراف العقد وما يثبت دولية النقل وفقاً لمفهوم الاتفاقية (المادة 3/1/2 من اتفاقية مونتريال 1999م)، أي أن الناقل يلتزم بإصدار تذكرة السفر ويجوز أن تصدر تذكرة فردية لكل شخص على حدة أو جماعية إذا دعا الأمر ذلك.

كما يشترط أن يوضح في التذكرة نقطة القيام والوصول، واسم الراكب، كما يجب أن تشمل التذكرة على بيان يوضح أن هذا النقل نقل دولي، ويخضع لأحكام اتفاقية مونتريال من حيث تحديد مسؤولية الناقل في الإصابة أو الوفاة. (المادة 3/4 من اتفاقية مونتريال 1999م).

وتختلف نصوص هذه الاتفاقية عما سبقتها من اتفاقيات، في أنها سمحت بإصدار تذكرة السفر من خلال استخدام الحاسب الآلي أو أي وثيقة أخرى تستخدم لتسجيل البيانات، بشرط أن يسلم الناقل إلى الراكب وثيقة تثبت البيانات المطلوبة، وبهذا فإن الاتفاقية أرادت أن تمكن شركات النقل الجوي من الاستفادة من الثورة التكنولوجية في إصدار مستندات النقل الجوي.

ب/ مستند نقل الأمتعة (استمارة نقل الأمتعة):

على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة يوضح فيها بيانات كل قطعة من أمتعة الراكب المسجلة (المادة 3/3 من اتفاقية مونتريال 1999م)، ويتضح من هذا النص أن الاتفاقية 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 الراكب، وفقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقية.

أمّا 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.

كما يتعين على الناقل أن يقوم بتسليم الراكب صاحب الأمتعة إشعاراً يوضح له فيه أن هذا النقل دولي وخاضع لأحكام اتفاقية مونتريال وخاصة فيما يتعلق بحدود المسؤولية في حالات الهلاك أو التلف أو الضياع (المادة 4/3 من اتفاقية مونتريال 1999م).

والجديد في الاتفاقية أنها قد سمحت باستخدام الحاسب الآلي (الكومبيوتر) في استخراج مستند نقل الأمتعة، فأوضحت أنه يجوز أن يقوم الناقل بتسليم صاحب الأمتعة أي مستند عليه بيانات توضح نوع الأمتعة وعددها، وكما ذكرنا في موقع آخر أن الحاسوب كان مستخدماً منذ فترة طويلة إلا أن هذه الاتفاقية منحتة القوة في الإثبات (المادة 2/3 من اتفاقية مونتريال 1999م).

وإذا لم يتم الناقل بإصدار مستند النقل، سواء كان نقل ركاب أو أمتعة، أو أن المستند قد صدر ولكنه ضاع، أو صدر ولكنه بصورة غير منتظمة أو مكتملة، فإن ذلك لا يؤثر على وجود عقد النقل الجوي، فيكون العقد موجوداً وصحياً وساري المفعول، ويظل عقد النقل خاضعاً لأحكام الاتفاقية ويلتزم الناقل بحدود المسؤولية التي أوردتها الاتفاقية طالما كانت في مصلحة الراكب أو صاحب الأمتعة (المادة 5/3 من اتفاقية مونتريال 1999م).

ثانياً: وثيقة الشحن الجوي:

(1) 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، وله مصلحة في أن تصل إلى ميناء الوصول وتسلم إلى المرسل إليه بالحالة التي تم تسليمها بها في ميناء المغادرة، لذا من الأفضل والأنسب أن يقوم الشاحن بتحرير وثيقة الشحن الجوي للبضاعة.

وفي كل الأحوال يجب أن تشمل وثيقة الشحن الجوي على البيانات الكاملة المتعلقة بالبضاعة والتي تثبت ذاتية البضاعة ونوعيتها وأوصافها، بحيث يمكن من

خلالها تمييزها عن البضائع الأخرى. ويجوز الاستعاضة عن وثيقة الشحن الجوي باستخدام أي وسيلة أخرى تثبت العقد وتتضمن بيانات عن البضاعة المنقولة. ويتعين على الناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً يوضح له فيه أنه قد استلم البضاعة المراد نقلها ويذكر مواصفاتها. كما يجب على الناقل أن يسمح للشاحن بالاطلاع على البيانات المسجلة المتعلقة بالبضاعة (المادة 2/2 من اتفاقية مونتريال 1999م).

فإذا تخلف مستند النقل، يحرم الناقل من الاستفادة من حدود المسؤولية التي أوردتها الاتفاقية، ويترك تحديد التعويض إلى قاضي محكمة الموضوع، الذي يقوم بتحديد التعويض بناءً على حجم الضرر المعروض أمامه، ولا يتقيد بالحد الأقصى للتعويض الذي أوردته الاتفاقية، إذ يعد الناقل في هذا المقام سيء النية ولا يستحق أن يستفيد من مميزات الاتفاقية.

(2) وظيفة وثيقة الشحن الجوي: وهنا نفرد مساحة للحديث عن وظيفة وثيقة الشحن الجوي دون سواها من مستندات النقل الجوي، وذلك لتعلقها بالبضاعة، وهي تختلف عن الراكب وعن الأمتعة المصاحبة للراكب، وتؤدي وظيفة الشحن الجوي وظيفتين هما:

أ. تعتبر أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع.

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

(3) 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 بيانات وطبيعة البضاعة وكميتها ووزنها وحجمها متى كان ثابتاً في الوثيقة أن الناقل قد تحقق من صحة البيانات الواردة في الوثيقة عن البضاعة.

أمّا إذا كان استخدام الوثيقة في نزاع بين الناقل والمرسل إليه أو شركة التأمين، فإنها تصبح وثيقة قاطعة على صحة البيانات المذكورة فيها عن نوع وحجم وكمية ووزن البضاعة وحالتها، ولا يحق للناقل أن يثبت عكس ما هو مدون في هذه الوثيقة،

إذ إن الوثيقة قد تم تحريرها إما بواسطة الناقل أو في حضوره وبعد مراجعته لها وتوقيعه عليها، فلا يحق له أن يدفع بعدم علمه وتأكده من البيانات المضمن فيها.

ثالثاً: آثار عقد النقل الجوي:

تختلف الآثار التي تترتب على عقد النقل الجوي وفقاً لطبيعة ونوع العقد وموضوعه، فالآثار التي تترتب على عقد نقل الأشخاص تختلف عن الآثار التي تترتب على عقد نقل البضائع.

فالأول موضعه ومحل التزامه نقل إنسان حي من مكان إلى آخر، أما الثاني فمحلّه نقل بضاعة من مكان إلى آخر، لذا فسوف نقوم بتقسيم دراسة آثار عقد النقل التجاري الجوي وفق الآتي:

(1) آثار عقد النقل الجوي للركاب والأمتعة: يرتب عقد النقل الجوي للركاب بمجرد انعقاده صحيحاً التزامات على أطرافه وهما الناقل والراكب وتتناول ذلك وفق الآتي:

أ. التزام الناقل بتسليم المسافر تذكرة سفر بمجرد إبرام عقد النقل الجوي، تشمل على البيانات الأساسية التي أوضحتها الاتفاقيات الدولية ذات الاختصاص (اتفاقية مونتريال 1999م)، والتي توضح مكان وزمان الرحلة وتمكن الراكب من التعرف على الشروط التي بموجبها سوف يتم نقله.

ب. الالتزام بنقل المسافر جواً: يلتزم الناقل بنقل الراكب من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول عن طريق الجو في الزمان والمكان المحددين، فإن لم يلتزم بذلك يكون مسؤولاً أمام المسافر بالتعويض اللازم لجبر الضرر الذي لحق به، ويشترط أن يتم النقل عن طريق الجو وليس بأية وسيلة أخرى.

ج. الالتزام بضمان سلامة المسافر: يلتزم الناقل بنقل المسافر من مطار المغادرة إلى ميناء الوصول بسلام، أي ضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوي وسوف نتعرض لهذا الالتزام عند الحديث عن مسؤولية الناقل الجوي.

د. التزام الناقل بنقل أمتعة المسافر: يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر وضمان سلامتها أثناء عملية النقل الجوي، سواء كانت أمتعة مسجلة أو غير مسجلة، وفي حالة تعذر نقل الأمتعة برفقة المسافر يجب على الناقل أن يقوم بنقلها في أول طائرة لاحقة لرحلة المسافر.

هـ. التزام الناقل برد الأجرة في حالة عدم تنفيذ العقد: يلتزم الناقل في حالة عدم تنفيذ الرحلة لأي سبب من الأسباب لا يكون المسافر هو مصدره، أن يرد للمسافر كل أو بعض الأجرة التي قام بدفعها، وتحسب هذه الأجرة من باب التعويض الذي يقضى به للمسافر والذي نظّمته اتفاقية مونتريال.

بعد أن استعرضنا التزامات الناقل نعرض هنا لالتزامات المسافر وهي:

* الوفاء بأجرة النقل.

* الالتزام بتوجيهات الناقل.

(2) آثار عقد النقل الجوي للبضائع: كما أوضحنا سابقاً فإن أطراف عقد النقل

الجوي للبضائع هم الناقل والمرسل (الشاحن)، ولا يمثل المرسل إليه طرفاً في

العقد، إلا أنه اكتسب بعض الحقوق كما قد يحتل التزاماً بوصفه أثراً من آثار العقد.

أ/ التزامات الناقل: تتلخص التزامات الناقل الجوي في حالة عقد نقل البضائع جواً

بواسطة الطائرة من مكان إلى آخر بسلام في الآتي:

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

2. شحن البضاعة ورصها وتنسيقها في الطائرة.

3. الالتزام بنقل البضائع جواً.

4. الالتزام بالمحافظة على البضائع.

5. تسليم البضائع إلى المرسل إليه.

6. التزام الناقل بتوجيهات المرسل أثناء عملية النقل.

ب/ التزامات المرسل:

1. الالتزام بدفع أجرة النقل.

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

أهم المراجع:

- 1- اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بشأن النقل الجوي.
- 2- نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (44) بتاريخ 1426 /18/7هـ.

نهاية اللقاء التاسع عشر

وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه ونسأل الله لكم التوفيق السداد.

اللقاء العشرون

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وعلى آله وصحبه وسلم تسليماً كثيراً وبعد:
أعزائي الدارسين
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

يطيب لي ويسعدني أن ألتقي بكم في هذا اللقاء الأخير من سلسلة اللقاءات العلمية لتدريس مقرر النظام البحري والجوي، وقد سبق لنا في اللقاء التاسع عشر الحديث عن عقد النقل الجوي، فعرضنا لمستندات عقد النقل الجوي ووثيقة الشحن الجوي وآثار عقد النقل الجوي.

وفي هذا اليوم نسعد بمعيتكم في اللقاء الأخير لنواصل الحديث عن جانب آخر من نفس الموضوع وهو عقد النقل الجوي من خلال الاتفاقيتين التاليتين:

أولاً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة 1929م.

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

أولاً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة 1929م:

خلال انعقاد المفاوضات الخاصة باتفاقية وارسو 1929م، تم الاتفاق على أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي هي المسؤولية العقدية، ومصدرها عقد النقل الجوي الذي تتم بموجبه عملية النقل، إلا أن المجتمعين اختلفوا في تكييف أساس المسؤولية لثلاث اتجاهات:

الاتجاه الأول: يأخذ بأن مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس الخطأ الثابت، إذ أن الناقل ملتزم أمام المرسل أو الراكب بتنفيذ عقد النقل بسلام، وفي حال وقوع ضرر يكون الناقل مسؤولاً عن جبر هذا الضرر، وتبنى الفرنسيون هذا الاتجاه.

الاتجاه الثاني: يقوم على أساس الخطأ المفترض، أي الواجب الإثبات، ومفاده أن الناقل غير ملتزم بتحقيق نتيجة وإنما عليه بذل العناية اللازمة، فإذا وقع الضرر

يجب على المتضرر أن يثبت أن هذا الضرر الذي وقع كان نتيجة لخطأ الناقل، وتبني البريطانيون هذا الاتجاه.

الاتجاه الثالث: يقوم على أساس المسؤولية الموضوعية والذي تبني فكرة الخطر، أي تحمل التبعة كأساس للمسؤولية، فكما يستفيد الناقل ويحقق مكسب من عملية النقل عليه أن يجبر الأضرار التي قد تحدث بسبب عملية النقل، وتبني هذا الاتجاه الألمان والروس.

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.

ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة

1999م:

أ/ طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال:

1. المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي: تبنت الاتفاقية المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي سواء كان في نقل الركاب أو البضائع، وتحديد الحد الأقصى للتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية بما يعادل 140,000 دولار أمريكي.

وطبقاً لهذا المبدأ لم يعد التزام الناقل بسلامة الراكب وأمتعته أو البضائع

التزام ببذل عناية وإنما أصبح التزاماً لتحقيق نتيجة، أي يجب وصول الراكب وأمتعته والبضائع سليمة إلى ميناء الوصول.

ولا يستمد هذا الالتزام مصدره من عقد النقل كما كان سابقاً، وإنما هو التزام

قانوني يفرضه المشرع الدولي على الناقل، والغرض منه توفير أكبر قدر من الحماية للراكب أو الشاحن. وليس بمقدور الناقل التحلل من هذا الالتزام برد الضرر

الذي يحدث إلى أسباب أجنبية أو انتفاء الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه كما كان في السابق.

2. توسيع فترة النقل الجوي: تبنت الاتفاقية اتجاه لتوسيع فترة النقل الجوي حتى يصبح نطاق مسؤولية الناقل الجوي واسعاً.
3. إلزام شركات الطيران بالتأمين: أخذت الاتفاقية بنظام إلزام شركات الطيران بالتأمين على مسؤوليتها عن حوادث الطيران.

ب/ حالات مسؤولية الناقل الجوي:

1. المسؤولية في نقل الأشخاص: وفقاً لنص المادة (17) من اتفاقية مونتريال، ينعقد مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص إذا توافرت ثلاثة شروط هي:
(أ) يجب أن يكون هنالك حادث، وهو أي سبب يؤثر على سلامة الراكب أو يؤدي إلى إتلاف أو ضياع أمتعته.

(ب) يجب أن تكون الحادثة قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو النزول، ولم تبين الاتفاقية أيضاً المقصود بعمليات الصعود أو النزول.
(ج) يجب أن ينتج ضرر عن تلك الحادثة، وقد حددت الاتفاقية الضرر بالوفاة أو الإصابة الجسدية، ويشترط أن تكون هذه الأضرار ناتجة عن الحادثة مباشرة.

2. المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة: يلتزم الناقل الجوي بالمحافظة على البضائع والأمتعة التي يقوم بنقلها سليمة منذ لحظة استلامها في مطار المغادرة إلى تسليمها في مطار الوصول إلى المرسل إليه أو الشخص الذي له الحق في استلامها، وقد أوضحت اتفاقية مونتريال هذا الالتزام في المادة "18/1" منها.

أما المحافظة على الأمتعة فقد تم تنظيمها بموجب المادة 17/2 من اتفاقية مونتريال 1999م التي تقضي بأن: (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، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو نوعيتها أو عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً.

من خلال ما ورد في المادتين السابقتين يتضح أن هناك شروط معينة لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن البضائع والأمتعة وهي:

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

ج/ المسؤولية عن التأخير:

ويقصد بالتأخير عدم وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع في الميعاد المحدد أو المعقول، والتأخير قد يكون للركاب أو البضائع أو الأمتعة. واحترام الوقت أهم ميزة يتميز بها النقل الجوي فإذا انعدمت هذه الخاصية تنتفي الميزة الأساسية للنقل الجوي. هذا الالتزام منصوص عليه في اتفاقية وارسو لسنة 1929م وتم التأكيد عليه في اتفاقية مونتريال لسنة 1999م.

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

1. التأخير في النقل الجوي.
2. حدوث التأخير في فترة زمنية معينة.
3. حدوث ضرر بسبب التأخير.

د/ طرق دفع المسؤولية:

تتنوع طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م، وذلك

لأن الاتفاقية قد تبنت أسساً مختلفة للمسؤولية وهي:

- (1) طرق دفع المسؤولية في حالة نقل الأشخاص: من أجل تحقيق التوازن بين مصالح شركات الطيران والأشخاص المستخدمين لهذا المرفق نجد أن اتفاقية مونتريال 1999م قد أخذت بنظام مزدوج للمسؤولية، ففي الحالة التي لا تتجاوز فيها قيمة الأضرار 100,000 وحدة سحب خاصة تكون مسؤولية الناقل موضوعية لا يستطيع الناقل أن يدفعها عن كاهله أو يتحلل منها، وهذا ما نصت عليه المادة (21/1) من اتفاقية مونتريال 1999م.

الإلا أن المادة (20) من ذات الاتفاقية تجيز للناقل أن يتحمل من المسؤولية أو أن يخففها متى ما أثبت أن الضرر موضوع الدعوى كان بسبب فعل المضرور أو أن المضرور قد ساهم مع الناقل في وقوع هذا الضرر.

أما إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز 100,000 وحدة سحب خاصة، عندها تكون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض ويجوز دفعها في الأحوال التالية:

* إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، وهذا ما ورد في المادة (21/2أ) من اتفاقية مونتريال.

* إثبات أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير، المادة (21/2ب) من الاتفاقية.

(2) طرق دفع المسؤولية في حالة نقل البضائع والأمتعة المسجلة: بناءً على اتفاقية مونتريال 1999م لم يعد التزام الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة التزاماً ببذل عناية، وإنما أصبح التزاماً بتحقيق نتيجة، إذ يجب عليه أن يقوم بتسليم البضائع والأمتعة المسجلة في ميناء الوصول بالحالة التي تم استلامها بها في ميناء المغادرة (المادة 18).

الإلا 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:

أ. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

ب. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ج. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

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

(المادة 2/18).

(3) 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، لذا نجد طرق دفعها تختلف عن طرق دفع مسؤولية

الناقل في حالة الأمتعة المسجلة والبضائع، إذ أن المسؤولية موضوعية في تلك الحالة. وفي حالة الأمتعة غير المسجلة يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً من خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه (المادة 17/2 من اتفاقية مونتريال).

ويلاحظ أن الاتفاقية قد ألفت بعبء الإثبات في حالة الأمتعة غير المسجلة على كاهل المسافر، الذي يجب عليه أن يثبت أن الأضرار التي لحقت بأمتعته كانت بسبب فعل أو امتناع الناقل أو تابعيه أو وكلائه، ولعل الحكمة في ذلك أن الأمتعة غير المسجلة دائماً ما تكون في حيازة المسافر، لذا يكون هو الأقرب لمعرفة سبب الضرر الذي أصابها ومن ثم من السهل عليه أن يقدم الدليل على ذلك إن أراد التعويض.

(4) دفع المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة: أساس مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في اتفاقية مونتريال الخطأ المفترض، أي أنها مسؤولية شخصية ولا يستطيع الناقل دفعها (إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كل التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير) (المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999م).

(5) بطلان الأحكام التعاقدية: للناقل الجوي مطلق الحرية في إبرام أو رفض أي عقد للنقل الجوي أو التنازل عن أي من أسباب الدفاع المتاحة بموجب الاتفاقية، كما له الحق في وضع أي شروط لا تتعارض مع أحكام الاتفاقية (المادة 27 من اتفاقية مونتريال 1999م). 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.

هـ/ حدود مسؤولية الناقل الجوي:

1/ 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.

2/ حدود المسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع:

أ) حالة نقل الأمتعة: تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ 100 وحدة سحب خاصة، في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير للأمتعة المنقولة (المادة 2/22 من اتفاقية مونتريال 1999م) عن كل راكب، ولكن يجوز الارتفاع بهذا الحد الأقصى في حالة إعلان الراكب في ميناء المغادرة عن الأمتعة وأوضح أنه حريص على استلامها في ميناء الوصول.

ب) حالة نقل البضائع: تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع تساوي مبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام، إذا حدث لها تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير، ما لم يعلن المرسل في مطار المغادرة وعند تسليم البضاعة للناقل عن رغبته الشديدة في استلام البضاعة في ميناء الوصول بالحالة التي قام بتسليمها بها في ميناء المغادرة.

(3) رسوم الدعوى ونفقات التقاضي: المبالغ المالية الوارد ذكرها في المواد 21، 22 كحدود قصوى للتعويض، 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 سبب الضرر (المادة 30 من اتفاقية مونتريال).

(4) تجاوز الحدود القصوى للتعويض: يجب أن لا تتجاوز التعويضات التي يحصل عليها المضرور من الناقل ووكلائه وتابعيه الحدود القصوى المحددة بموجب اتفاقية مونتريال لسنة 1999م، فيحق للناقل أن يتمسك بالحد الأقصى للمسؤولية، كما يحق للوكلاء أو التابعين التمسك بذات الحد.

ففي دفع حالة رفع دعوى في مواجهة وكيل أو تابع لناقل بسبب ضرر، فإذا كان هذا الوكيل تصرف في حدود ونطاق وظيفته، فيحق له أن يتمسك بالحد الأقصى للمسؤولية.

ولا يجوز ولا يصح له أن يتمسك بالحد الأقصى إذا اتضح أن تصرفه كان متعمداً أي بقصد إحداث الضرر (المادة 30/1/2/3 من اتفاقية مونتريال 1999م).

و/ أحكام دعوى المسؤولية:

(1) المحكمة المختصة بنظر الدعوى: حددت المادة (33/1) من اتفاقية مونتريال المحكمة المختصة بالنظر في النزاعات المتعلقة بالنقل الجوي على النحو الآتي:
* محكمة محل إقامة الناقل.

* محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل.

* محكمة المكان الذي تم فيه إبرام عقد النقل موضوع الدعوى.

* محكمة نقطة الوصول.

* محكمة موطن الراكب: وذلك وفق الشروط الآتية:

1. في حالة وفاة أو إصابة الراكب، ولا تدخل حالات التأخير أو الأضرار التي تلحق بالبضائع أو الأمتعة.

2. أن يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب وقت وقوع الحادث.

3. أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الناقل الرئيسي والدائم عند مباشرة الدعوى.

4. أن يزاول الناقل في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم أعمالاً لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

ومن التطبيقات العملية لأحكام الاتفاقية:

في قضية ستانفورد ضد شركة خطوط الطيران الكويتية قضت محكمة

جنوب نيويورك بعدم الاختصاص طبقاً لنص المادة (1) من اتفاقية وارسو، والتي

تتلخص وقائعها في أن السيدة ستانفورد وهي زوجة لأحد ضحايا الطائرة الكويتية

التي اختطفت وتوجه بها المختطفون إلى مطار طهران حيث لقي مصرعه.

فأقامت دعاها أمام المحكمة الفيدرالية لجنوب نيويورك، فرفضت المحكمة

الاختصاص، وجاء في أسباب حكمها أن نص المادة (28/1) من الاتفاقية قد عقد

الاختصاص في محكمتين. محكمة الناقل ومحكمة جهة الوصول، وأنه لما كان موطن

شركة الطيران المدعى عليها ومقر عملها الرئيسي في الكويت، وكان التعاقد قد تم عن طريق مكتب الشركة بصنعاء في اليمن، وكانت الطائرة متجهة إلى كراتشي في باكستان، فإن المحاكم الأمريكية لا تكون مختصة بنظر هذه الدعوى.

(2) مواعيد رفع دعوى المسؤولية: أوضحت المادة (35) من اتفاقية مونتريال المواعيد التي يجوز خلالها رفع دعوى المسؤولية كالاتي:

1. يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2. يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

(3) الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية: الدفع بعدم قبول المسؤولية يختلف عن دفع المسؤولية، ففي الحالة الأولى يكون الغرض من الدفع حجب المحكمة من نظر الدعوى ابتداءً، فمتى توافرت شروط الدفع تقضي المحكمة بعدم قبول الدعوى، بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط مسؤولية الناقل من قبل المحكمة، ويتصدى لها الناقل بالدفع اللازمة لإبعادها عن كاهله.

والهدف الأساس من الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية هو الحد من الدعاوى التي ترفع بعد استلام المرسل إليه للبضائع المرسله، وذلك مراعاة لمصلحة الناقل، إذ أن رفع الدعوى بعد مرور فترة زمنية طويلة من استلام البضائع يضعف موقف الناقل في تقديم المستندات اللازمة التي تثبت أنه قد سلم البضائع كما يجب، وأن استلام البضائع من قبل المرسل إليه دون الاحتجاج لدى الناقل يعتبر قرينة على أنه استلمها بالحالة المذكورة في وثيقة الشحن.

وأوضحت المادة (31) من اتفاقية مونتريال 1999م ضوابط الدفع بعدم

قبول دعوى المسؤولية كالاتي:

1. يعتبر تسليم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج (ما لم يثبت

العكس) قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو المعلومات

المحددة في الوسائل الأخرى.

2. في حالة التعيب يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة، وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسليمها. وفي حالة التأخير يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.

3. يجب أن يقدم كل احتجاج كتابةً ويعطي أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً، لهذا الاحتجاج.

4. إذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه.

أهم المراجع:

1- اتفاقية وارسو لسنة 1929م بشأن النقل الجوي.

2- اتفاقية مونتريال لسنة 1999م بشأن النقل الجوي.

نهاية اللقاء العشرون

أعزائي الدارسين

إلى هنا نكون قد وصلنا إلى ختام اللقاءات التي جمعتني بكم لشرح مقرر النظام البحري والجوي وقد سعدت بمعيتكم، نسأل الله العلي القدير أن يوفقكم يسدد خطاكم في طريق الحق، وإلى لقاء آخر أعزائي الدارسين استودعكم الله الذي لا تضيع ودائعه والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
2	اللقاء الأول (أهداف وتعريف وأقسام النظام البحري)
2	أهداف المقرر
4	أولاً: تعريف النظام البحري
5	ثانياً: أقسام النظام البحري
8	اللقاء الثاني (تطور النظام البحري)
10	أولاً: تطور النظام البحري في العصر القديم
11	ثانياً: تطور النظام البحري في العصر الوسيط
12	ثالثاً: تطور النظام البحري في العصر الحديث
13	رابعاً: تطور النظام البحري في المملكة العربية السعودية
15	اللقاء الثالث (نطاق تطبيق النظام البحري)
16	أولاً: مضمون الملاحة البحرية
17	ثانياً: أقسام الملاحة البحرية
18	ثالثاً: أحكام الملاحة المختلطة
20	اللقاء الرابع (مصادر النظام البحري)
21	أولاً: التشريع
21	ثانياً: المعاهدات الدولية
22	ثالثاً: العرف البحري
23	رابعاً: أحكام القضاء
23	خامساً: الفقه
25	اللقاء الخامس (النظام القانوني للسفينة)
26	أولاً: تعريف السفينة
27	ثانياً: الحالة المدنية للسفينة
32	اللقاء السادس (تابع النظام القانوني للسفينة)

33	أولاً: أهمية الجنسية للسفينة
33	ثانياً: شروط اكتساب الجنسية
35	ثالثاً: آثار اكتساب الجنسية
37	اللقاء السابع (تابع النظام القانوني للسفينة)
38	أولاً: إجراءات تسجيل السفينة السعودية
41	ثانياً: آثار تسجيل السفينة
43	اللقاء الثامن (تابع النظام القانوني للسفينة)
44	أولاً: بيع السفينة
45	ثانياً: بناء السفينة
49	اللقاء التاسع (الحقوق التبعية المترتبة على السفينة)
50	أولاً: حق التتبع المقرر للدائن العادي على السفين
50	ثانياً: حقوق الامتياز البحرية
52	ثالثاً: حجز التحفظي
54	رابعاً: حجز التنفيذي
56	اللقاء العاشر (مسؤولية مالك السفينة ونظام الترك)
57	أولاً: الأشخاص الذين لهم حق ترك السفينة:
57	ثانياً: الالتزامات التي يجوز تحديد المسؤولية عنها بالترك
58	ثالثاً: محل الترك
58	رابعاً: آثار الترك
59	خامساً: تحديد مسؤولية مالك السفينة في معاهدة بروكسل لسنة 1957م:
61	اللقاء الحادي عشر (طاقم السفينة)
62	أولاً: تعيين ربان السفينة وعزله
63	ثانياً: المركز القانوني للربان
65	ثالثاً: التزامات الربان ومسؤوليته
68	اللقاء الثاني عشر (تابع طاقم السفينة)

69	أولاً: البحارة
71	ثانياً: التابعون البريون للملاحة البحرية
74	اللقاء الثالث عشر (العقود البحرية)
75	أولاً: عقد إيجار السفينة
76	ثانياً: عقد نقل البضائع بطريق البحر
83	اللقاء الرابع عشر (النظام القانوني للطائرة)
84	أولاً: تعريف القانون الجوي وتعريف الطائرة
85	ثانياً: جنسية الطائرة
89	ثالثاً: تسجيل الطائرة
92	اللقاء الخامس عشر (الحقوق العينية المترتبة على الطائرة)
93	أولاً: الحقوق المترتبة على الطائرة
95	ثانياً: الحجز التحفظي على الطائرة
99	اللقاء السادس عشر (المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض)
101	أولاً: شروط انعقاد المسؤولية
103	ثانياً: الالتزام بتعويض الأضرار التي تقع على السطح
104	ثالثاً: المسؤولية التضامنية
105	رابعاً: طرق دفع المسؤولية

106	خامساً: حدود المسؤولية
109	سادساً: المحكمة المختصة بنظر الدعاوى
110	سابعاً: تقادم دعاوى التعويض
112	اللقاء السابع عشر (الاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة الطيران المدني)
113	أولاً: اتفاقية طوكيو لسنة 1963م بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات.
116	ثانياً: اتفاقية لاهاي لسنة 1970م بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.
117	ثالثاً: اتفاقية مونتريال لسنة 1971م بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني.
119	رابعاً: الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته في المملكة العربية السعودية
124	اللقاء الثامن عشر (عقد النقل الجوي)
125	أولاً: تعريف عقد النقل الجوي.
126	ثانياً: خصائص عقد النقل الجوي.
128	ثالثاً: نطاق تطبيق أحكام عقد النقل الجوي.
130	رابعاً: النقل الجوي الدولي غير الخاضع للاتفاقيات الدولية.
133	اللقاء التاسع عشر (تابع عقد النقل الجوي)

134	أولاً: مستندات النقل الجوي
136	ثانياً: وثيقة الشحن الجوي
138	ثالثاً: آثار عقد النقل الجوي
141	اللقاء العشرون (عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية)
142	أولاً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لسنة 1929م.
143	ثانياً: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999م.
154	فهرس الموضوعات