

الصفحة	السؤال
ص ٢	س١/ القانون البحري له ذاتية خاصة تميزه عن غيره من القوانين . وضح ذلك مبيناً مصادره؟
ص ٣	س٢/ يتحدد نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية بالملاحة البحرية وضح في ضوء ذلك الملاحة البحرية مبيناً انواعها؟
ص ٥	س٣/ عرف السفينة وفقاً لقانون التجارة وما الحكم بالنسبة للعائمت التي تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية؟ هل تكتسب وصف السفينة
ص ٥	س٤/ ما هي الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأة سفينة وهل ملحقات السفينة؟ جزءاً من السفينة؟
ص ٦	س٥/ أكتب في الطبيعة القانونية للسفينة مبيناً أحكام العقار التي تخضع لها السفينة؟
ص ٦	س٦/ عرف عناصر ذاتية السفينة مبيناً أهمية كل عنصر؟
ص ٩	س٧/ اشرح شروط منح السفينة الجنسية المصرية ثم بين اثار اكتساب السفينة الجنسية؟
ص ١٠	س٨/ ما هي حالات شطب السفينة من سجل السفن؟
ص ١٠	س٩/ ما هي الاثار المترتبة على تسجيل السفينة؟
ص ١١	س١٠/ ما هي السفن المستثناءة من التسجيل في سجل السفن؟
ص ١١	س١١/ عرف عقد شراء السفينة مبيناً شروطه واثاره ومتى يعتبر هذا العقد عملاً؟ تجارياً وايضاً مدنياً
ص ١٣	س١٢/ اكتب في صور بناء السفينة والنتائج المترتبة على كل صوره
ص ١٥	س١٣/ ما المقصود بالشيوع البحري وما هي طبيعته القانونية وأحكامه ثم بين حقوق والتزامات الملاك المشتاعين للسفينة؟
ص ١٨	س١٤/ وضح بايجاز ترتيب الحقوق الممتازة؟
ص ١٩	س١٥/ اكتب في محل امتياز السفينة والفرق بينه وبين محل الرهن؟
ص ٢٠	س١٦/ اشرح كيف يتم ترتيب الامتيازات البحرية؟
ص ٢١	س١٧/ وضح اثار حقوق الامتياز البحرية وانقضائها؟
ص ٢٢	س١٨/ ما هي اسباب عدم تقرير الرهن الرسمي علي السفينة مع بيان رأيك؟
ص ٢٢	س١٩/ اكتب في شكل الرهن البحري وشهره؟
ص ٢٣	س٢٠/ اشرح اثار الرهن البحري وانقضائه؟
ص ٢٥	س٢١/ اكتب في تعيين الرهان عزله؟
ص ٢٥	س٢٢/ اكتب في اختصاصات الرهان؟
ص ٢٧	س٢٣/ اكتب في المركز القانوني للرهان صيغة اخري/ ما هي الطبيعة القانونية لعلاقة الرهان بالجهاز والشاحن مع بيان سلطته في حالة الضرورة
ص ٢٨	س٢٤/ اكتب في مسؤولية الرهان؟
ص ٢٨	س٢٥/ عرف عقد النقل البحري للبضائع مبيناً خصائصه والمركز القانوني للمرسل اليه؟
ص ٣٠	س٢٦/ عرف سند الشحن مبيناً وظائفه وصورة وحجته وبياناته؟
ص ٣١	س٢٧/ ما المقصود بسند الشحن النظيف؟
ص ٣٢	س٢٨/ اكتب في التزامات الشاحن البحري؟
ص ٣٢	س٢٩/ ما اثار القوة القاهرة في استحقاق الاجرة في عقد النقل البحري للبضائع؟
ص ٣٣	س٣٠/ اكتب في التزامات الناقل البحري؟
ص ٣٤	س٣١/ ما حكم رص البضائع على سطح السفينة؟
ص ٣٥	س٣٢/ ما حكم امتناع المرسل اليه عن التسليم؟
ص ٣٥	س٣٣/ اكتب في مسؤولية الناقل البحري؟
ص ٣٧	س٣٤/ هل يجوز للناقل وضع شروط تعفيه من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع؟
ص ٣٨	س٣٥/ اكتب في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير البضائع؟
ص ٣٩	س٣٦/ اكتب في دعوي المسؤولية في عقد النقل البحري؟

س١/ القانون البحري له ذاتية خاصة تميزه عن غيره من القوانين . وضح ذلك مبيناً مصادره؟

أولاً: ذاتية القانون البحري :

من الخطأ إدراج القانون البحري ضمن فروع القانون الخاص البري، فالقانون البحري يعتبر قانون مواز للقانون البري، لذلك نجد أن القانون البحري له ذاتية خاصة تميزه عن غيره من القوانين الأخرى، ذلك أن العلاقات الناشئة من الملاحة البحرية وما يتعلق بها من أحكام تتميز بطبيعة خاصة وذاتية، **ذاتية القانون البحري ترجع إلى الآتي :**

- ١- **الأخطار الجسيمة والمخاطر البحرية** ← لا شك أن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر لا مثيل لها في المجال البري، حيث الأمواج العالية والرياح الشديدة ودوامات البحر وغير ذلك من المخاطر، لذلك نشأت أحكام وقواعد في مجال القانون البحري أساسها فكرة المخاطر البحرية، كقرض المخاطر الجسيمة والخسائر البحرية المشتركة، وأحكام التأمين البحري.
- ٢- **العلاقات المترتبة على الاستغلال البحري غالباً ما تشمل على عنصر أجنبي** ← أن العلاقات المترتبة على الاستغلال البحري تكون في الغالب مشتملة على عنصر أجنبي مما يؤدي لتطبيق قواعد القانون الدولي.
- ٣- **وجود معاهدات واتفاقيات لتوحيد أحكام وموضوعات القانون البحري** ← مما لا شك أن وجود العنصر الأجنبي في علاقات الاستغلال البحري والملاحة البحرية وخضوعها لقواعد القانون الدولي الخاص، أدى إلى أن تسعى الدول إلى إبرام معاهدات واتفاقيات تنظم الآن معظم موضوعات القانون البحري. لذلك نشأت قواعد دولية تطبق في جميع الدول المنضمة إلى هذه المعاهدات **وأهمها معاهدات بروكسيل.**
- ٤- **القانون البحري قانون مهني** ← حيث أن المشتغلون به يعملون في نفس الظروف أيأ كانت الدولة التي يعملون بها. ورغم ذاتية القانون البحري إلا أننا لا يمكن أن نذهب إلى أنه قانون مستقل عن القوانين الأخرى، فهذا القانون ما زال يرتبط بأحكام القانون التجاري والقانون المدني.

ثانياً : مصادر القانون البحري

١ - المصادر الإلزامية :

- أ. **التشريع** ← يعتبر قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ هو المصدر الملزم والرسمي للقاضي عندما تعرض عليه منازعة ذات طابع متعلق بالملاحة البحرية.؟
- ب. **العرف والعادات البحرية الدولية** ← يعتبر العرف والعادات البحرية من المصادر الملزمة في مجال المنازعات البحرية.

٢ - المصادر التفسيرية أو الاستثنائية :

هناك مصادر غير ملزمة للقاضي مثل أحكام القضاء وآراء الفقهاء.

س٢/ يتحدد نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية بالملاحة البحرية وضح في ضوء ذلك الملاحة البحرية مبينا انواعها؟

أولاً : نطاق تطبيق القانون البحري

يسري قانون التجارة البحرية ويطبق على الملاحة البحرية **ولا شأن له بالملاحة النهرية أو الملاحة التي تتم في البحيرات الداخلية** ومن ثم تصبح الملاحة البحرية هي موضوع قانون التجارة البحرية سواء من حيث أداؤها وهي السفينة أو الأشخاص كالربان والبحارة أو العقود التي يتم إبرامها بمناسبة عقد الرهن والتأمين والنقل البحري والحوادث الناتجة عنها.

ثانياً : المقصود بالملاحة البحرية

انقسم الفقه في تحديد المقصود بالملاحة البحرية

➤ **الرأي الأول : يعرفها من خلال أداؤها ووسيلتها وهي السفينة** ← لذلك عرف الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن أو المنشآت التي يطلق عليها وصف السفينة دون التي تقوم بها المراكب.

نقد هذا الاتجاه من ناحيتين:

أ- الأخذ بهذا المعيار يذهب بنا إلى ضرورة تمييز السفن عن غيرها من العائمات الأخرى.
ب- أن السفينة ذاتها تعرف بأنها كل أداة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، أي أنه لكي تعرف السفينة لابد أولاً من تعريف الملاحة البحرية وهذا يقودنا إلى الدوران في حلقة مفرغة.

➤ **الرأي الثاني : ذهب رأي إلى النظر في التكوين المادي للسفينة بما تتميز به من حجمها وقوة تحملها وطريقة صنعها.**

➤ **النقد الموجه لهذا الاتجاه** ← أن هناك مراكب تعمل في الأنهار تفوق كثيراً من السفن التي تعلم في البحار من ناحية الحجم وكيفية الصنع.

➤ **الرأي الثالث : ذهب إلى أن السفينة تتحدد عن طريق القيد في سجلات رسمية** ← وتخضع لاجراءات شهر اجبارية
➤ **النقد الموجه لهذا الاتجاه** ← أنه يترك تحديد وصف السفينة لإرادة اصحابها ان شاء قام بتسجيلها في سجلات السفن حتي ولو لم تحمل صفات السفينة

➤ **الرأي الرابع : ذهب الجانب الغالب من الفقه بتحديد الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وليس بأداؤها** ← فالملاحة البحرية هي التي تتم في البحر بينما الملاحة الداخلية هي التي تتم في الأنهار والبحيرات الداخلية.
➤ **ولكن هذا التعريف يذهب بنا إلى تحديد المقصود بالبحر من الناحية القانونية** خاصة أن هذا الأمر ليس بالأمر الهين خاصة في الأماكن التي تصب فيها الأنهار في البحار حيث تكون الصعوبة في التفرقة بين الملاحة البحرية والنهرية في هذه الأماكن.

➤ **وقد ذهب البعض إلى تحديد البحر بأخر مكتب جمركي** ← وهذا الاتجاه مأخوذ عن قانون الجمارك الفرنسي ونقد هذا الاتجاه يقوم علي أساس ان مكتب الجمارك قد يتغير من مكان إلى آخر ومن وقت إلى آخر.

➤ **واستند البعض الآخر للتفرقة بين الملاحة البحرية والملاحة النهرية بوجود اول كوبري علي النهر** ← يمنع مرور السفن الكبرى فالسفينة الآتية من النهر إلى البحر ولم تتجاوز الكوبري فإن الملاحة نهرية فإذا تجاوزت دخلت في نطاق الملاحة البحرية ، والسفينة الآتية من البحر ودخلت في النهر اذا لم تتجاوز الكوبري كانت الملاحة بحرية فإذا تجاوزت دخلت في الملاحة النهرية

➤ **يعيب هذا الرأي** ← أنه قد لا توجد كباري في الأنهار او قد توجد كباري بعد الدخول في النهار لمسافات كبيرة

➤ **ذهب رأي آخر إلى تحديد البحر من خلال العوامل الجغرافية والطبيعية** ← من خلال الاستعانة بخبير يتحقق من هذه الصفات علي ان يترك الامر للمحكمة لتقدير ذلك

الراجح (والذي أستقر عليه الغالب في الفقه والقضاء في مصر)

ذهب القضاء الفرنسي إلى الأخذ بمعيار موضوعي يعتمد على طبيعة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية، ذلك أن المخاطر البحرية هي السبب في وضع تشريع خاص للملاحة البحرية، فالأماكن التي يختلط فيها البحر بالنهر تعتبر الملاحة بحرية إذا تعرضت السفينة لذات المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية وهذا هو الرأي الذي نؤيده والذي استقر عليه الغالب في الفقه والقضاء في مصر

ثالثاً : أنواع الملاحة البحرية

أولاً: تقسيم الملاحة البحرية من ناحية الأهمية :

- ١- **الملاحة الرئيسية** ← هي الملاحة التي تندرج تحتها جميع أنواع الملاحة البحرية والتي تحقق أغراض رئيسية
- مثال ذلك ← كالملاحة التي تقوم بها السفن لنقل الأشخاص والبضائع وملاحة الصيد والنزهة.
- ٢- **الملاحة المساعدة** ← هي الملاحة التي تقوم بها السفن لمساعدة السفن التي تقوم بالملاحة الرئيسية
- مثال ذلك ← ملاحة سفن الإرشاد أو القطر أو الإصلاح الفني.

ثانياً: تقسيم الملاحة البحرية من ناحية مسافة الرحلة:

- ١- **الملاحة لأعالي البحار** ← هي الملاحة التي تتم بين ميناءين في دولتين مختلفتين مهما قربت أو بعدت المسافة بين الميناءين (الدولتين).
- ٢- **الملاحة الساحلية** ← هي الملاحة التي تتم بين ميناءين واقعين في دولة واحدة وتنقسم إلي:
 - أ- **ملاحة ساحلية قصيرة** ← هي (التي تكون بين مينائين علي بحر واحد في نفس الدولة)
 - ب- **ملاحة ساحلية طويلة** ← هي (التي تكون بين مينائين مختلفين لبحرين مختلفين في نفس الدولة)
- ٣- **الملاحة الشاطئية** ← هي الملاحة التي تتم بالقرب من الشواطئ وداخل منطقة قريبة من ميناء التسجيل

س.ف/ ما هو القانون الذي تخضع له الملاحة المختلطة ؟

- الملاحة المختلطة ← هي الملاحة التي يتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في الأنهار أو القنوات خلال رحلة واحدة مرتبطة.
- لكن يثير التساؤل حول القانون الواجب التطبيق عليها هل هو القانون النهري أو الداخلي أو التجاري أم ينطبق قانون التجارة البحرية ؟
- القاعدة ← أن كل جزء يخضع لقانونه فالجزء البحري يخضع لقانون التجارة البحرية والجزء النهري يخضع للقانون النهري إذا وجد أو القانون التجاري أو المدني حسب الأحوال.
- الواقع ← هذا الأمر يثير صعوبة عملية تتمثل في خضوع رحلة واحدة لقانونين مختلفين في الأحكام.

الراجح

استقر الرأي على أن العبرة بالجزء الأكبر والأهم من الرحلة، ويترك تحديد الجزء الأهم أو الأكبر للسلطة التقديرية لمحكمة الموضوع. فإذا انعدمت عناصر الترجيح أو تعذر تغليب جزء على آخر، فلا مناص من خضوع كل جزء للقانون الذي يخصه .

س ٣/ عرف السفينة وفقاً لقانون التجارة وما الحكم بالنسبة للعائمت التي تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية؟ هل تكتسب وصف السفينة

انقسم الفقه في تعريف السفينة

١- **عرفها البعض:** بأنها كل منشأة عائمة تستخدم للسير في البحر.

🔍 **النقد** ← أن المنشآت والعائمت التي تستخدم للسير في البحر كثيرة ومنها ما لا يقوم بالملاحة البحرية.

٢- **عرف قانون التجارة البحري السفينة بأنها:** كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في

الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح. وبما أن السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة تتعارض طبيعتها مع الأحكام الواردة بقانون التجارة البحري، مثل التسجيل وحقوق الامتياز والرهون البحرية وعقد النقل والتأمين البحريين، والحجز على السفينة وغير ذلك، فإن تلك السفن تخرج من نطاق تطبيق ذلك القانون.

🔍 **يثور التساؤل حول العائمت التي تقوم بالملاحة البحرية والملاحة النهرية معاً، هل ينطبق عليها وصف السفينة وفقاً لأحكام القانون البحري؟**

🔍 إذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة البحرية فإنه يطلق عليها وصف السفينة وتخضع لأحكام القانون البحري، وإذا كانت الرحلة متعلقة بالملاحة النهرية فإنها تأخذ حكم المركب ولا تخضع لأحكام القانون البحري وإنما تخضع لأحكام القانون التجاري.

🔍 وإذا كانت الرحلة واحدة جزء منها يتعلق بالملاحة البحرية والآخر بالملاحة النهرية فالعبرة بالجزء الغالب، وإذا كان يصعب تحديد الجزء الغالب فإنه لا مناص من خضوع كل جزء لقانونه.

🔍 فالسفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وأن وصف السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة لهذه الملاحة فإذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت خطاماً زال عنها وصف السفينة .

🔍 **يتضح من ذلك العائمة طالما كانت في دور الإعداد والبناء والإنشاء فإنه لا يطلق عليها وصف السفينة وبالتالي عدم خضوعها لأحكام القانون البحري .**

س ٤/ ما هي الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأة سفينة وهل ملحقات السفينة؟ جزءاً من

أولاً: الشروط الواجب توافرها لاعتبار المنشأة سفينة

الشرط الأول : أن تخصص السفينة للملاحة البحرية :

🔍 يشترط لكي تكتسب العائمة وصف السفينة أن تخصص للملاحة البحرية بحيث يكون لديها القدرة على ذلك، إذ يجب أن يتم بناء المنشأة وتجهيزها بحيث تتحمل مخاطر الملاحة البحرية بغض النظر عن حمولتها أو أبعادها أو درجتها أو حجمها ، فوصف السفينة لا يرتبط بالربح وإنما **بصلاحيتها للملاحة البحرية.**

الشرط الثاني: أن تعمل المنشأة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

🔍 يشترط لكي يطلق على العائمة وصف السفينة أن تخصص عادة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد

🔍 **هناك فرق بين صلاحية السفينة للملاحة البحرية وتخصيصها على وجه الاعتياد للملاحة البحرية،** فقد تكون العائمة صالحة للملاحة البحرية لكن تخصص للملاحة النهرية وتعمل عادة في الملاحة النهرية **فمثل هذه العائمة لا يطلق عليها وصف السفينة.**

ثانياً: ملحقات السفينة

- تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها، إذ يتطلب الأمر الآلات والمعدات والقوارب وأطواق النجاة ووسائل إطفاء الحرائق وأجهزة اللاسلكي والاتصالات وغيرها من المعدات اللازمة لتيسير حركة السفينة وتوفير القدرة على المناورة والأمان ومواجهة الحوادث والمخاطر.
- هذه الملحقات والتجهيزات يجب توافرها في جميع السفن أياً كان الغرض منها سواء كانت الملاحة تجارية أو صيد أو نزهة، وإنما تختلف هذه الملحقات والتجهيزات من ناحية الأنواع والأعداد حسب الغرض من السفينة، فهذه الملحقات قد تكون شبك وأدوات صيد بالنسبة لسفن الصيد، وقد تكون الآلات وروافع وأوناش بالنسبة لسفن نقل البضائع.
- لا شك من أهمية اعتبار ملحقات السفينة جزءاً منها، إذ أن التصرفات القانونية التي تقع على السفينة تمتد بلا شك إلى ملحقاتها حتى ولو لم ينص الطرفان في العقد على ذلك، فإذا أراد الطرفان استبعاد الملحقات من التصرف الواقع على السفينة عليهم النص صراحة على ذلك في العقد الموجب للتصرف.
- لكن يجب عدم الخلط بين المستلزمات الضرورية لمباشرة السفينة نشاطها في الملاحة البحرية وبين ثمار هذا الاستغلال، فأجرة النقل مثلاً لا تعتبر من ملحقات السفينة، إلا إذا نص القانون على ذلك.

س ٥/ أكتب في الطبيعة القانونية للسفينة مبيناً أحكام العقار التي تخضع لها السفينة؟

الطبيعة القانونية للسفينة

- الأصل** ← تعتبر السفينة بحسب الأصل **ملاً منقولاً**، حيث أن السفينة من الأشياء التي يمكن نقلها من مكان إلى آخر دون تلف.
- الاستثناء** ← لا تعتبر السفينة منقولاً فيما يتعلق بالحيازة، فالحيازة في المنقول سند الملكية لكن هذا لا ينطبق على السفينة **لأن حيازتها ليست سنداً للملكية** وإنما تأخذ السفينة في بعض الأحيان حكم العقار خاصة ما يتعلق بعدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول.
- الراجع** ← يمكن القول بأن السفينة بحسب الأصل تعتبر منقولاً، **إلا أنها ليست منقولاً كسائر المنقولات وإنما هي منقول ذو طبيعة خاصة تسري عليه بعض أحكام العقار**.
- ١. أن كل التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق مالي أو غيرها من الحقوق العينية على السفينة لا يقع إلا بمحرر رسمي ولا كانت هذه التصرفات باطلة.
- ٢. إجراءات رهن السفينة يشبه إلى حد كبير إجراءات رهن العقار رهناً رسمياً، والامتياز على السفينة يبيح لصاحبه سلطة التقدم والتتبع، كما أن التصرفات التي ترد على السفينة يجب شهرها في سجل السفن كما هو الحال في شهر التصرفات التي ترد على العقار.

س ٦/ عرف عناصر ذاتية السفينة مبيناً أهمية كل عنصر؟

أولاً: اسم السفينة:

- يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن الأخرى، وقد نصت المادة ٢/٦ من قانون التجارة البحري على أن يجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص.
- لمالك السفينة الحق في اختيار الاسم المناسب لها بشرط ألا يكون هذا الاسم قد سبق وأطلق على سفينة أخرى مماثلة حتى لا تختلط الأمور بين السفن خاصة في حوادث التصادم البحري وعدم معرفة أي سفينة التي قامت بالحادثة.
- كما يجب على مالك السفينة أن يقوم بكتابة اسمها على مقدمتها من الجانبين في مكان ظاهر وبحروف ظاهرة، ويجب كتابته على مؤخرتها أيضاً وبلون مخالف للون السفينة ذاتها، وقد رتب المشرع جزاء جنائياً عند مخالفة مالك السفينة لهذه الأحكام، إذ يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين.

س.ف / ما المقصود بموطن السفينة موضحاً أهميته ؟

ثانياً: موطن السفينة

أ- المقصود بالموطن :

- ☞ يكون موطناً للسفينة الميناء الذي **تم تسجيل السفينة فيه**، ويطلق عليه ميناء التسجيل .
- ☞ **يجب أن يكون لكل سفينة موطن، ويجب ألا يكون للسفينة أكثر من موطن واحد**، وبالتالي إذا سجلت السفينة في ميناء فلا يجب تسجيلها في ميناء آخر إلا بعد شطب تسجيلها من الميناء الأول، حتى لا يكون للسفينة موطنين.

ب- أهمية الموطن :

١. منح الجنسية المصرية للسفن يتوقف على تسجيلها في إحدى الموانئ المصرية.
٢. موطن السفينة الذي هو ميناء تسجيلها يمكن من خلاله معرفة جميع التصرفات التي ترد على السفينة.
٣. معرفة المحكمة المختصة بنظر الدعاوى المرتبطة بالسفينة حيث تختص المحاكم التي يقع في دائرتها موطن السفينة بجميع الدعاوى المرتبطة بالسفينة.
٤. موطن السفينة هو المكان الذي توجه إليه الإعلانات القضائية للسفينة.

س.ف/ ما المقصود بحمولة السفينة وأهميتها ؟

ثالثاً: حمولة السفينة

١- المقصود بحمولة السفينة :

- ☞ لا يقصد بحمولة السفينة وزنها وإنما سعتها والذي **يقاس بالطن الحجمي ويقدر بمترين مكعبين وثمان وثلاثين من مائة ٢٠٢٨ متر مكعب** أو مائة قدم مكعب، بينما وزن السفينة يعبر عنه بالطن المتري الذي يساوي ١٠٠ كيلو جرام وللسفينة حمولة كلية وحمولة صافية، ويقصد بالحمولة الكلية مجموع فراغات السفينة بأكملها. ويقصد بالحمولة الصافية مجموع الفراغات التي تستغل في السفينة بحسب الغرض منها كعناصر الشحن وأماكن بيت الركاب، أي أن الحمولة الصافية تحسب بخضم المساحات المشغولة بالعدد والآلات والأماكن المخصصة لمبيت البحارة والطاقم والأماكن المخصصة لتشوين مؤن السفينة، فالحمولة الصافية هي التي تحدد قدرة استغلال السفينة.

٢- أهمية حمولة السفينة :

- أ- تقدر على أساسها الرسوم المستحقة على عبور القنوات الملاحية.
 - ب- يتم على أساسها تحديد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لمعاهدة بروكسيل.
 - ج- تقدر على أساسها رسوم الإرشاد والقطر ورسوم الموانئ والأرصقة.
 - د- يقدر على أساسها التعويض المستحق لاستغلال السفينة عن التأخير في شحن أو تفريغ البضائع.
 - هـ- يحدد على أساسها ثمن السفينة وأجرتها.
- ☞ وقد ألزم المشرع مالك السفينة أن يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية. كما ألزم المشرع مالك السفينة على ضرورة حفر بيان الحمولة الصافية على كمرها الرئيسي.

س.ف / ما المقصود بدرجة السفينة وما هي أهميتها ؟

رابعاً: درجة السفينة

أ- المقصود بدرجة السفينة :

- ☞ هي المرتبة والتصنيف الممنوح للسفينة، فقد تمنح لها الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة وبالتالي يتم تصنيفها على أنها ممتازة أو جيدة جداً أو جيد، وتقوم بهذا التصنيف هيئات متخصصة تعرف باسم شركات الإشراف البحري، وأهم هذه الهيئات هي هيئة اللويرز الإنجليزية ومكتب فريتاس الفرنسي. هذه الهيئات تصدر شهادات معترف بها دولياً، بناءً عليها تعفي السفن من الفحص الدوري أو من الفحص اللازم للحصول على ترخيص بالملاحة.

س.ف/ تختلف علاقة شركات الإشراف البحري مع مالك السفينة عن علاقتها بالغير.وضح ذلك ؟

- أولاً : فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين هذه الهيئات والمالك للسفينة ← تقع المسؤولية على هذه الهيئات وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، ولكن جرت عادة هذه الهيئات على وضع شرط يعفيها من المسؤولية وذلك وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، لكن هذا الشرط لا يعفي من المسؤولية في حالة الغش والخطأ الجسيم.
- ثانياً: فيما يتعلق بطبيعة العلاقة بين هذه الهيئات والغير (المضروور) ← وفقاً للقواعد العامة لا توجد علاقة عقدية بين هذا الغير وهذه الهيئات، وبالتالي لا يوجد أمام هذا الغير إلا قواعد المسؤولية التقصيرية إذا وقع عليه ضرر إذا أثبت أن هذا الضرر كان نتيجة وجود خطأ أدى إلى تحديد درجة للسفينة لا يتناسب مع مواصفاتها.
- وإذا استحال على الغير الرجوع على شركة الإشراف البحري لعدم استطاعة إثبات الواقعة، فإنه لا يكون أمامه إلا مالك السفينة أو مستغلها.

الخلاصة

العلاقة فيما بين الهيئات ومالك السفينة علاقة عقدية اما العلاقة بين الهيئات والمضروور علاقة تقصيرية

بـ أهمية درجة السفينة:

- 1- يتم على أساس درجة السفينة تحديد أجرتها.
- 2- يتم على أساسها تقدير درجة المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة .
- 3- درجة السفينة تساهم بشكل كبير في تحديد ثمنها.
- 4- درجة السفينة قرينة على صلاحيتها للملاحة البحرية لكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.
- 5- يتم على أساسها تحديد شروط عقد إيجار السفينة.

خامساً: جنسية السفينة:

مبررات منح السفينة الجنسية وأهميتها:

- الجنسية في الأساس وبحسب الأصل لا تمنح إلا للأشخاص الطبيعية. غير أن الضرورة والاعتبارات العملية والقانونية فرضت واستثنت بعض الأموال من هذا الأصل، واقتضى الأمر منح الجنسية للسفينة والطائرة والشركة، نظراً للأهمية الاقتصادية الكبيرة بالنسبة لهذه الأموال للدولة، فلا يتصور في الوقت الحالي وجود دولة دون أن يكون لها أسطول بحري يتولى حماية شواطئها ونقل الصادرات والواردات والتي من المفترض أن يتولاها أسطول قومي يحمل جنسية الدولة لما تنطوي عليه هذه الأمور من أسرار تتعلق بالأمن القومي. يمكن القول أن منح الجنسية للسفن إما هو من قبيل المجاز القانوني بهدف بسط الدولة رقابتها وإشرافها على السفن. وقيام روابط قانونية واقتصادية وسياسية بين الدولة والسفينة

أهمية منح السفينة جنسية الدولة في الآتي :

- منح حماية الدولة لهذه السفن عند الضرورة.
- للسفن التي تحمل الجنسية الحق في اللجوء للهيئات القضائية للدولة في الدول والموانئ التي ترسو فيها.
- تطبيق النظام القانوني لهذه الدولة على التصرفات القانونية والوقائع والجرائم التي تقع وتحدث في السفينة.
- رقابة الدولة وإشرافها على هذه السفن.
- منح مميزات ومنح لهذه السفن، كإعطاء قروض ميسرة للأسطول التجاري والسماح للسفن الوطنية بالصيد في المياه الإقليمية.
- تحديد الحقوق والالتزامات للسفن التي تحمل الجنسية وقت السلم أو الحرب.
- السماح للسفن التي تحمل الجنسية بالملاحة الساحلية والقيام بعمليات القطر داخل المواني الوطنية.

س ٧/ اشرح شروط منح السفينة الجنسية المصرية ثم بين اثار اكتساب السفينة الجنسية؟

أولاً: شروط منح السفينة الجنسية المصرية

الشرط الأول : الملكية الوطنية :

- ١- بالنسبة لملكية شخص لسفينة ← يشترط أن يكون مصرياً.
 - ٢- ملكية عدة أشخاص طبيعيين لسفينة ملكية شائعة ← فإن المشرع تتطلب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين.
 - ٣- بالنسبة للشخص الاعتباري : فإن المشرع المصري تطلب أن تكون الشركة مصرية وكذلك الهيئة.
- ➡ يرجح دكتورنا الرأي الذي يذهب إلى أن ملكية الشركة للسفن المصرية يتطلب الآتي:
- ✍ إذا كان مالك السفينة شركة تضامن وجب أن يكون أغلبية الشركاء من المصريين.
 - ✍ إذا كان المالك شركة توصية بسيطة وجب أن يكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين.
 - ✍ إذا كان المالك شركة مساهمة وجب أن يكون ٥١% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية أعضاء المجلس من المصريين.
 - ✍ إذا كان المالك شركة توصية بالأشهر وجب أن تكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين، وأن يكون ٥١% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون المدير مصرياً.
 - ✍ إذا كان المالك شركة ذات مسؤولية محدودة وجب أن يكون ٥١% على الأقل من رأس المال مملوكاً لمصريين وأن يكون المدير مصرياً.

الشرط الثاني : تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية :

➡ لتسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية لابد من التحقق من أمرين:

✓ الأول : هو الملكية الوطنية

✓ الثاني : هو الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في أفراد طاقم السفينة.

➡ حيث نص المشرع ألا تقل نسبة العمالة المصرية في جميع الطوائف إلى ٩٥% من مجموع عدد العاملين على السفينة وعلى ألا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠% من مجموع المرتبات.

إثبات الجنسية :

- ١- تطلب المشرع تسجيل السفينة في أحد الموانئ المصرية، ولا يتم التسجيل إلا بشروط واتباع إجراءات معينة، فإذا تم استيفاء هذه الشروط والإجراءات فإن مصلحة الموانئ والمناير تقوم بإعطاء شهادة التسجيل، ويفيد تسجيل السفينة وإعطاء شهادة التسجيل في إثبات جنسية السفينة، ذلك أن الدولة لا تسمح بتسجيل السفن الأجنبية، كما أن التسجيل يعد قرينة على ملكية السفينة للشخص الذي قيدت باسمه ولكنها قرينة يجوز إثبات عكسها. أما إلزام السفن المصرية برفع العلم المصري فليس سوى وسيلة لإثبات الجنسية المصرية، والتي تثبت بالفعل بشهادة التسجيل.
- ٢- وبالنسبة لسفن النزهة المملوكة لأجانب مقيمين في مصر يرفع علم الدولة التي يحملوا جنسيتها في حالة الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية لاستعمال هذه السفن في المياه الإقليمية المصرية، ويحظر عليهم رفع العلم المصري، ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مالك سفينة النزهة الذي يخالف ذلك.

ثانياً: آثار اكتساب السفينة الجنسية:

- أ- الآثار السياسية: تعتبر السفينة قطعة عائمة من أرض الدولة وجزء من إقليمها، إذ أن المبدأ المقرر في القانون الدولي هو أن السفن تعتبر امتداداً لإقليم الدولة، لذلك تبسط الدولة حمايتها على السفن التي تحمل جنسيتها سواء وقت السلم أو الحرب، كما تلتزم السفن بكافة التعليمات والتوجيهات السياسية الصادرة إليها من الدولة التي تحمل جنسيتها. كما أن السفينة تعبر عن تواجد الدولة في أعالي البحار والمياه الإقليمية ومواني الدول الأخرى. ومن الناحية السياسية أيضاً نجد أن الدولة تبسط رقابتها وإشرافها على السفن التي تحمل جنسيتها.
- ب- والجدير بالذكر أن هذه الرقابة لا تقتصر فقط على السفن الوطنية وإنما تمتد أيضاً إلى السفن الأجنبية الموجودة في المياه الإقليمية للدولة.

ب- الآثار الاقتصادية: لاكتساب السفينة الجنسية آثار اقتصادية تتمثل في منح الدولة إعانات مالية لأسطولها التجاري في بعض الأحيان لكي يقوم بالمهام الموكلة إليه، كما أن الدولة تقوم بالسماح للسفن التي تحمل جنسيتها بالملاحة البحرية الساحلية، كما أن السفن التي تحمل الجنسية المصرية تسمح لها فقط بالقيام بعمليات القطر والإرشاد والصيد في المياه الإقليمية المصرية، فقد نصت المادة ١/٨ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أنه لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية، كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية.

ولكن يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل الجنسية الأجنبية القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة، وذلك لمدة زمنية محددة. كما أن السفن التي تحمل الجنسية المصرية والتي تباشر الملاحة الساحلية تتمتع بخصم ٥٠% من رسوم الموانئ.

س.ف/ اكتب في الآثار القانونية لإكتساب السفينة الجنسية المصرية ؟

الآثار القانونية :

أ- بالنسبة للتصرفات القانونية :

التصرفات القانونية التي تقع في أعالي البحار يطبق عليها (قانون علم السفينة) قانون الجنسية اما التي تقع في اقليم دولة اخري فيحكمها قواعد تنازع القوانين (الدولي الخاص)

ب- بالنسبة للجرائم والمسائل الجنائية :

١. السفن الحربية والسفن المملوكة ملكية عامة للدولة تتمتع بحصانة حيث لها وضع خاص استقر عليه العرف الدولي وهو خضوع هذه الجرائم والمسائل الجنائية للقانون الوطني سواء كانت السفينة في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى، كما تختص المحاكم الجنائية المصرية بنظر تلك الجرائم، نظراً لأن السفن الحربية والسفن المملوكة ملكية عامة للدولة تعتبر مظهراً من مظاهر سيادة الدولة.
٢. السفن المملوكة ملكية خاصة سواء للأفراد أو الأشخاص الاعتبارية أو الدولة

إذا كانت السفينة في أعالي البحار - فإن القانون المصري هو الواجب التطبيق.

إذا كانت السفينة في المياه الإقليمية لدولة أخرى - فالأصل هو تطبيق قانون علم السفينة أي جنسيتها وهو القانون المصري إلا إذا اصطدم بتشريعات دولة أجنبية تعطي لنفسها الحق في التصدي لهذه الجرائم ولا تسمح بتطبيق قوانين أجنبية مثل التشريع الإنجليزي الذي يطبق القانون الإنجليزي على الجرائم التي تقع في السفن المتواجدة في المياه الإقليمية للدولة ولا يسمح بتطبيق تشريع آخر.

س٨ / ما هي حالات شطب السفينة من سجل السفن؟

- ١- إذا هلكت السفينة غرقاً أو احتراقاً أو تحطماً أو استولى عليها العدو.
- ٢- إذا لم يتوافر للسفينة شروط اكتساب الجنسية كما لو انتقلت ملكيتها إلى أجنبي، أو لم يتم مراعاة الاشتراطات الواجب توافرها في الربان والبحارة وضباط الملاحة والمهندسين.
- ٣- انقضاء مدة عامين على تاريخ إصدار الشهادة المؤقتة دون تحويلها إلى شهادة تسجيل دائمة لعدم اكتمال المستندات المطلوبة.
- ٤- صدور حكم قضائي بشطب السفينة من سجل السفن.

س٩/ ما هي الآثار المترتبة على تسجيل السفينة؟

١- الآثار المترتبة على تسجيل البيانات في سجل السفن وتسليم المالك شهادة التسجيل:

يترتب على تسجيل البيانات المتعلقة بالسفينة ومالكها وإعطاء شهادة بذلك أن تصبح هذه البيانات ذات حجية لكنها حجية نسبية يجوز إثبات عكسها. كما لو ثبت تقديم مستندات وبيانات غير صحيحة تم التسجيل بناء عليها.

٢- الآثار المترتبة على قيد التصرفات التي ترد على السفينة :

تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة. ولا يكون التصرفات المشار نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة، المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في السجل.

س١٠/ ما هي السفن المستثناة من التسجيل فى سجل السفن؟

- ١- **السفن الشراعية** المخصصة للصيد والتي **لا تجاوز حمولتها ١٠ اطنان** هذه معفاة من التسجيل اما الشراعية التي تزيد عن ١٠ اطنان يتم تسجيلها.
- ٢- **سفن النزهة** التي تقل حمولتها عن ١٠ اطنان وتبحر فى المياه الاقليمية معفاة من التسجيل ولكن اذا كانت سفينة نزهة تزيد عن ١٠ اطنان سواء تبحر فى المياه الاقليمية او فى اعالي البحار يجب تسجيلها وسفن النزهة التي تقل عن ١٠ اطنان حمولة وتبحر فى اعالي البحار يجب تسجيلها.
- ٣- **عائمات الارصفة** والبراطيم والكراكات والقوارب (للغطس والبحث عن الغرقى) كلها معفاة من التسجيل

س١١/ عرف عقد شراء السفينة مبيناً شروطه واثاره ومتى يعتبر هذا العقد عملاً؟

أولاً: تعريف عقد شراء السفينة:

هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بنقل ملكية سفينة صالحة للملاحة البحرية وفقاً لأحكام طبيعة العقد والغرض من السفينة مقابل دفع مبلغ نقدي. ويخضع عقد شراء أو بيع السفينة للقواعد العامة وفقاً لما إذا كان هذا العقد يعتبر عقداً مدنياً أو تجارياً أو مختلطاً. إذ يجب أن تتوافر الأركان العامة لهذا العقد وهي الرضا والمحل والسبب والأهلية. ولكن ما يمكن إضافته في هذا الشأن ما يتعلق بالمحل وهي السفينة، حيث **يشمل العقد السفينة وملحقاتها** إلا إذا وضع نص خاص يستبعد كل أو بعض هذه الملحقات، كما أن عقد شراء أو بيع السفينة يظل صحيحاً حتى لو كانت السفينة وقت البيع غير موجودة فعلياً طالما أن الطرفين اعتقد بوجودها أثناء إبرام العقد، كما أنه يصح البيع على احتمال وجود السفينة أو عدم وجودها وهو ما يعرف بالبيع أو الشراء تحت الأخبار الحسنة أو السيئة وهو نوع من البيوع الاحتمالية، ونرى أن هذا النوع من البيوع بالنسبة للسفينة لم يعد له وجود حالياً لسهولة الاتصال بالسفينة في أي وقت وتقدم وسائل الاتصال ومع ذلك يظل هذا النوع من أنواع البيوع صحيحاً إذا تعذر الاتصال، إذ يقره العرف البحري.

ثانياً: تجارية عقد شراء أو بيع السفينة: يعتبر عقد شراء السفينة عملاً تجارياً في الحالات الآتية:

- ١- إذا كان الشراء بهدف إعادة البيع (عملاً تجارياً منفرداً).
- ٢- إذا قام تاجر بشرائها للبدء في ممارسة النشاط التجاري بهدف تحقيق الربح.
- ٣- إذا قام تاجر بشرائها للتوسع في نشاطه التجاري (عملاً تجارياً بالجمعية).
- ٤- يعتبر عملاً تجارياً من جانب البائع والباقي (أعمال تجارة بحرية).
- ٥- إذا قام شخص بشراء سفينة للنزهة يعتبر عملاً مختلطاً، فهو تجاري بالنسبة للبائع إذا كان تاجراً أو قام بشراؤها بهدف إعادة بيعها ومدني بالنسبة للمشتري.
- ٦- بالنسبة للبائع الذي يحترف شراء السفن أو بناؤها بهدف إعادة بيعها، يعتبر عقد البيع بالنسبة له عملاً تجارياً حتى لو تعلق الأمر بسفن النزهة.
- ٧- يعتبر عقد مختلطاً بالنسبة للبائع الوارث الذي بيع سفينة لمشتري تاجر يرغب في مباشرة النقل البحري. فالعمل يعتبر مدنياً بالنسبة للبائع وتجارياً بالنسبة للمشتري.

يعتبر عقد شراء السفينة مدنياً في الأحوال الآتية:

- ١- إذا قام الوارث ببيعها لمشتري بهدف النزهة.
- ٢- إذا كان البائع سبق وأن اشتراها للنزهة ثم قام ببيعها للنزهة.

ثالثاً: الشروط اللازمة لعقد شراء السفينة :

١- الشروط الموضوعية :

يلزم لصحة عقد شراء السفينة من الناحية الموضوعية توافر التراخي بين أطراف العقد، وأن يكون خالياً من العيوب، وأن يكون الأطراف مكملي الأهلية، وإذا كان أحد الأطراف شخصاً اعتبارياً يجب أن يتوافر فيمن يمثله الصفة القانونية والصلاحية لإبرام مثل هذا التصرف.

وفيما يتعلق بالمحل، يلزم أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية وموجودة وقت إبرام العقد مع إجازة البيع تحت الأخبار الحسنة أو السيئة. كما يلزم أن يكون سبب العقد مشروعاً، فلا يكون العقد صحيحاً إذا كان شراؤها بهدف استخدامها في أعمال منافية للأداب أو النظام العام أو الاتجار في المخدرات أو التهرب الجمركي أو تهجير الشباب خارج البلاد دون اتباع الإجراءات القانونية اللازمة.

كما يلزم أن يكون طرفي البيع مصريين، فلا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل، أو تأجير السفينة لأجنبي لمدة تزيد على سنتين، إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص. ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف ذلك. فإذا تم هذا البيع رغم وجود الحظر فإن العقد يعتبر باطلاً لعدة أسباب منها أن هذا الحظر متعلقاً بالنظام العام ولا يجوز مخالفته، ومنها أن بيع السفينة يتطلب تسجيل التصرف في سجل السفن للتحقق من الملكية.

س.ف/ هل يجوز للربان باعتباره ممثلاً قانونياً عن مالك السفينة أن يقوم ببيعها

القاعدة أنه لا يجوز للربان بيع السفينة بدون إذن خاص من مالكيها، وهذا ما نصت عليه المادة ١٠٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ من أنه لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكيها. وكان القانون البحري الملغي يجيز للربان بيع السفينة في حالة عدم صلاحيتها للملاحة البحرية.

والحقيقة أن بيع سفينة غير صالحة للملاحة البحرية وبهذه المواصفات إنما لا يعتبر بيعاً لسفينة بالمعنى القانوني المتطلب وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري وإنما هو بيع لحطام سفينة، فلكي يتقرر هذا البيع لهذه السفينة يجب توافر قانونية عدم صلاحيتها للملاحة البحرية. لذلك نرى جواز بيع الربان السفينة بالشروط التالية:

- ١- عدم صلاحيتها للملاحة البحرية.
- ٢- إثبات عدم الصلاحية من خلال شهادة خبير تقوضه المحكمة المختصة في ذلك.
- ٣- عدم إمكانية الاتصال بالمالك.
- ٤- البيع بالمزاد العلني.

٢- الشروط الشكلية :

- أ. الرسمية -> تطلب المشرع إفراغ عقد شراء أو بيع السفينة في محرر رسمي أي كتابة أمام موظف التوثيق الموجود في مكاتب الشهر العقاري وإلا كان العقد باطلاً.
- ب- القيد في سجل السفن -> إذا تم كتابة العقد في محرر رسمي، فإن استيفاء الشكل المطلوب بالكتابة الرسمية يجعل العقد نافذاً بين الطرفين لكن لا ينتج العقد أثره في مواجهة الغير ولا يكون نافذاً في مواجهتهم إلا بشهره وقيد في سجل السفن. فعقد شراء أو بيع السفينة لا يكون نافذاً بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهره بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في هذا السجل.

س.ف/ اشرح اثار عقد شراء السفينة ؟

ثانياً: آثار عقد شراء السفينة:

أولاً: التزامات البائع :

- ١- يلتزم البائع بتسليم السفينة للمشتري بالمواصفات المتفق عليها صالحة للملاحة البحرية.
- ٢- يلتزم البائع بنقل الملكية للمشتري وفقاً للشروط المتطلبة في الشكلية المطلوبة وفقاً لأحكام قانون التجارة البحري.
- ٣- يلتزم البائع بتسليم السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه، فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق كان العرف السائد هو الساري.
- ٤- يلتزم البائع بضمان عدم التعرض المادي والقانوني الصادر منه وضمان عدم التعرض القانوني الصادر من الغير.
- ٥- يلتزم البائع بضمان الاستحقاق وفقاً للقواعد العامة.

٦- يلتزم البائع بضمان العيوب الخفية، **فتنقضي هذه الدعوى بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب.**

ثانياً: التزامات المشتري :

- ١- يلتزم المشتري بتسلم السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه، **فإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق كان العرف السائد هو السائد.**
- ٢- الالتزام بدفع الثمن، فإذا أحل المشتري بهذا الالتزام كان للبائع الحق في حبس السفينة لحين اقتضاء الثمن.

س١٢/ اكتب في صور بناء السفينة والنتائج المترتبة على كل صورته؟

أولاً: البناء المباشر :

أ) المقصود بالبناء المباشر :

هو ان يقوم المالك أو المجهز بشراء الأدوات والمهمات اللازمة للبناء والتعاقد مع العمال الذين يقومون بالبناء تحت إشرافه وتوجيهه، ويباشر طالب البناء جميع العمليات ومراحلها التي تنتهي ببناء السفينة.

س.ف/ ما الفرق بين اثار البناء المباشر والبناء بطريق المقاولة والبناء بالطريق غير المباشر للسفينة ؟

ب) آثار البناء المباشر :

- ١- يمتلك طالب البناء السفينة من بدء عملية الإنشاء وفي جميع مراحل البناء.
- ٢- يستطيع طالب البناء القيام بكافة التصرفات القانونية من بيع ورهن وغيرها.
- ٣- إذا أفلس طالب البناء تدخل السفينة وما تم بناؤه منها في أموال التفضيلة.
- ٤- تبعة الهلاك تقع على عاتق طالب البناء باعتباره مالكا لها منذ بدء إنشائها.

ثانياً: البناء بطريق المقاولة :

أ) المقصود بالبناء بطريق المقاولة :

هو قيام طالب البناء بتقديم الأدوات والمهمات اللازمة للبناء لمقاول متخصص في صناعة السفن ويقوم هذا المقاول بالتعاقد مع العمال والمهندسين اللذين لهما مسؤولية مباشرة عملية البناء، والعقد القائم بين طالب البناء والباقي يعتبر عقد مقاولة.

آثار البناء بطريق المقاولة :

هذا العقد يرتب نفس آثار البناء المباشر .

ثالثاً: البناء بطريق غير مباشر :

(أ) المقصود بالبناء غير المباشر :

في هذه الطريقة يقوم طالب البناء بالاتفاق مع مصنع أو شركة أو مقاول متخصص في بناء السفن على أن يتولى البناء وفقاً لمواصفات محددة نظير مبلغ إجمالي، وفي هذه الحالة يتولى الباني تجهيز المهمات والمعدات اللازمة لعملية الإنشاء والتعاقد مع العمال والمهندسين دون تدخل من جانب طالب البناء.

⚖️ **خد بالك** ← أجمع الفقه على أن هذا العقد لا يعتبر عقد مقاوله وإنما هو **عقد بيع شيء مستقبل أو تحت التسليم**

س.ف/ اشرح النتائج المترتبة على عقد البناء غير المباشر للسفينة ؟

(ب) النتائج المترتبة على عقد البناء غير المباشر :

- 1- تعتبر السفينة مملوكة للقائم بالبناء في جميع مراحل بنائها وحتى إتمام بنائها أو تسليمها لطالب البناء.
- 2- للقائم بعملية البناء القيام بجميع التصرفات القانونية وترتيب كافة الحقوق العينية على السفينة أو ما تم بناؤه منها خلال فترة الإنشاء، وتنتقل ملكية السفينة إلى المشتري بعد تمام البناء محملة بهذه الحقوق.
- 3- إذا أفلس القائم بالبناء تدخل السفينة أو ما تم بناؤه منها في أموال التفليسة ولا يستطيع طالب البناء استردادها وإنما يدخل باعتباره دائناً عادياً بما يكون قد قدمه من مبالغ.
- 4- تبعة الهلاك تقع على عاتق القائم بالبناء لأنه مالك للسفينة وما تم بناؤه منها إلى أن يتم تسليمها للمشتري.

س.ف/ كيف يتفادي طالب البناء الآثار المترتبة على البناء غير المباشر ؟

يستطيع طالب البناء تجنب هذه النتائج من خلال وسيلتين هما

- 1- أن يشترط طالب البناء في العقد صراحة انتقال ملكية كل جزء تم بناؤه في السفينة إليه .
- 2- أن يطلب طالب البناء من الباني تقرير رهناً تأمينياً على السفينة لمصلحته باعتبار أن الأقساط التي يدفعها من ثمن السفينة بمثابة قرض يضمنه هذا الرهن، فإذا أفلس القائم بالبناء يستطيع طالب البناء أن يتقدم على سائر الدائنين باعتباره دائناً مرتباً له حق التقدم والتتبع.

س.ف/ اشرح اثار عقد البناء غير المباشر للسفينة ؟

(ج) آثار عقد البناء غير المباشر للسفينة:

أولاً: التزامات متعهد البناء :

- 1- **الالتزام بتسليم السفينة في المكان والزمان المتفق عليهما** ← ووفقاً للمواصفات الواردة في عقد البناء، وتخضع السفينة قبل التسليم لعدة اختبارات وتجارب بهدف التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية.

س.ف/ اذا ورد اتفاق ضمان العيوب الخفية ايهما يسرى الضمان القانوني ام الضمان الاتفاقي ؟

- 2- **الالتزام بضمان العيوب الخفية** ← يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها.

⚖️ ويسقط هذا الضمان بمضي سنة من تاريخ العلم بالعيوب، كما تنقضي دعوى ضمان العيوب الخفية بانقضاء سنتين من وقت تسلم السفينة إلا إذا تعمد الباني إخفاء هذا العيب بالغش.

⚖️ وقد جرى العمل على تضمين عقد بناء السفينة شرط اتفاقي يلتزم بمقتضاه متعهد البناء بحسن أداء السفينة وتشغيلها واستبدال القطع التالفة بأخرى خلال مدة الضمان. وهنا يثور التساؤل عما إذا كان هذا الضمان الاتفاقي يحل محل الضمان القانوني الوارد في أحكام قانون التجارة البحرية؟

يسري الضمان الأطول في المدة سواء كان الاتفاقي أو القانوني

⚖️ ويترتب على التزام متعهد البناء بضمان العيوب الخفية أن يكون لطالب البناء الحق في فسخ العقد إذا استحال إصلاح العيب الخفي مما أدى إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

ثانياً: التزامات طالب البناء :

- ١- يلتزم طالب البناء باستلام السفينة في الزمان والمكان المتفق عليه - فإذا امتنع عن التسليم، يستطيع متعهد البناء إعداره بالتسليم ويعتبر ذلك تسليماً حكماً لطالب البناء يؤدي إلى انتقال تبعة الهلاك إليه.
- ٢- الالتزام بدفع الثمن - يلتزم طالب البناء بدفع الثمن المتفق عليه، وغالباً يتفق على دفع الثمن على دفعات، وقد يشترط طالب البناء انتقال ملكية كل جزء يتم بناؤه ودفع ثمنه.

س١٣/ ما المقصود بالشيوع البحري وما هي طبيعته القانونية وأحكامه ثم بين حقوق والتزامات الملاك المشتاعين للسفينة؟

أولاً: المقصود بالشيوع البحري :

يقصد بالشيوع البحري - هو تملك أكثر من شخص سفينة ملكية غير مفرزة، فيتملك كل منهم نسبة في السفينة، ويأخذ من ناتج الاستغلال نسبة تعادل حصته .

ثانياً: الطبيعة القانونية للشيوع البحري :

ذهب اتجاه في الفقه الفرنسي والقضاء إلى أن الشيوع البحري، يعتبر شركة تجارية لكل مشتاع حصة معينة، موضوع هذه الشركة استغلال سفينة.

النقد :

١- الواقع أنه لا يمكن اعتبار الشيوع البحري شركة حتى في ظل أحكام قانون التجارة البحري. إذ أنه تناول أحكام الأرباح والخسائر وفقاً لحالة الشيوع فالمادة ٢١ تنص على أنه (يتحمل كل مالك في الشيوع نصيباً في نفقات الشيوع وفي الخسارة بنسبة حصته في ملكية السفينة ما لم يتفق على غير ذلك، ويكون له نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة بالنسبة ذاتها).

٢- هناك اختلاف بين الشركة والشيوع البحري، خاصة فيما يتعلق بالشخصية المعنوية:

الشيوع البحري لا يكتسب الشخصية المعنوية، لأن تسجيل السفينة يتم بأسماء الملاك، فشهادة الجنسية وشهادة التسجيل تعطي بأسماء الملاك المشتاعين، كما أن كل مالك له كافية التصرفات على حصته يستطيع بيعها أو رهنها.

س.ف/ أكتب في إدارة الشيوع البحري ؟

ثالثاً: أحكام الشيوع البحري :

أ- إدارة الشيوع البحري :

١- الإدارة من جميع الملاك المشتاعين :

إذا تولى جميع الملاك المشتاعين إدارة السفينة وكيفية استغلالها فإن القرارات تكون نافذة بموافقة الأغلبية ما لم يتفق المشتاعين على نسبة معينة لإصدار القرار أو يوجد نص قانوني يوضح هذه النسبة وهو ما نص عليه قانون التجارة البحري من أن الأغلبية تتوافر بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص.

ولكن القانون ترك للملاك المشتاعين حرية تغيير هذه النسبة والإتفاق عليها.

ولم يترك المشرع أمر الأقلية لحكم الأغلبية وإنما أعطى لكل مالك من الأقلية الحق في الاعتراض على قرار الأغلبية خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفن، ولهذه المحكمة سلطة إصدار الحكم بالإبقاء على القرار أو إلغاؤه.

٢- اختيار مدير أو أكثر يتولي الإدارة :

قد يرى الملاك المشتاعين للسفينة ضرورة تعيين مدير أو أكثر للإدارة والاستغلال البحري تكون لديه الكفاءة في ذلك. وتعيين مدير أو أكثر سواء كان من الملاك المشتاعين أو من الغير قد يتم باتفاق جميع الشركاء المشتاعين، فإذا لم يتوافر هذا الاتفاق أجاز قانون التجارة البحري أن يصدر القرار بالتعيين من أغلبية المالكين، والأغلبية المطلوبة هي أغلبية الأنصبة وليست الأغلبية العددية. فإذا لم يعين مدير للشيوخ اعتبر المشرع كل مالك مديراً له، وفي هذه الحالة يتعدد المديرين، لذلك يجب أن يعملوا مجتمعين، حتى لا تتضارب مصالح الشركاء من خلال انفراد واحد بالإدارة.

وإذا تم الاتفاق على تعيين المدير أو المديرين وصدر القرار بالأغلبية المطلوبة وجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة حتى يعلم الكافة من يمارس هذه السلطات وما هي صلاحياته.

س.ف/ يختلف سلطة المدير في إدارة الشيوخ طبقاً لنوع العمل الذي يقتضيه إدارة الشيوخ وضع ذلك ؟

ب- سلطات المدير :**١- الإدارة العادية :**

يتولى المدير القيام بجميع التصرفات وأعمال الإدارة المعتادة في شأن الاستغلال البحري والمحافظة على السفينة، فله أن يقوم بتعيين طاقم السفينة وربانها وإبرام عقود التمويل اللازم للاستغلال البحري وأعمال الصيانة والإصلاحات اللازمة للسفينة، والتعاقد مع شركة التأمين وتمثيل المالك أمام القضاء.

٢- الإدارة الغير عادية :

فلا يجوز له القيام بها إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية، اللازمة لكل تصرف على حدا، فإذا كان التصرف يتطلب بيع السفينة فلا يجوز ذلك إلا بعد الحصول على إذن ممن يملك ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، ونفس الأمر في حالة رهن السفينة. أما الحقوق العينية الأخرى أو تأجير السفينة لمدة تجاوز العام فإن هذه التصرفات لا تصدر إلا بعد الحصول على إذن من المالكين للأغلبية الأنصبة العادية وهي ما يزيد عن نصف الحصص.

ولا يجوز تقييد سلطة المدير عما هو مقرر في القانون، فإذا تم تقييد سلطة المدير من ناحية نوعية التصرف أو النسبة اللازمة للحصول على الإذن بالقيام به فإن هذه القيود وإن كانت تسري بين المدير والملاك، إلا أن هذه القيود لا تسري في مواجهة الغير حسن النية.

س.ف/ هل تختلف مسؤولية المدير على الشيوخ إذا كان من الملاك أو من الغير ؟

ج- مسؤولية المدير :**١- مسؤولية المدير المالك في الشيوخ :**

إذا كان المدير من المالكين على الشيوخ، كان مسؤولاً في جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوخ، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم. فإذا اتفق المدير مع الملاك المشتاعين على أن تكون مسؤوليته محدودة فإن هذا الاتفاق لا يسري ولا يحتج به في مواجهة الغير حسن النية.

٢- مسؤولية الملاك الذين يتولون الإدارة لعدم تعيين المدير :

يسأل المالكون غير المديرين والذين يتولون الإدارة لعدم الاتفاق على تعيين المدير في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوخ والناجمة عن القرارات الصادرة بإدارة واستغلال السفينة. ومع ذلك يجوز فيما بينهم الاتفاق على المسؤولية المحدودة لعدد من الملاك أو لجميع الملاك، ولكن هذا الاتفاق لا يحتج به في مواجهة الغير حسن النية، إلا إذا تم شهر هذا الاتفاق في سجل السفن في الصحيفة الخاصة بالسفينة.

٣- مسؤولية المدير الغير مالك :

إذا تم تعيين مدير من غير الملاك المشتاعين فإنه لا يسأل عن ديون الشركة في مواجهة الغير، لأنه وكيل من الملاك المشتاعين، فليس أمام الغير إلا الرجوع على هؤلاء الملاك، ومع ذلك يحق لهذا الغير الرجوع على هذا المدير وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية.

رابعاً : حقوق والتزامات الملاك المشتاعين للسفينة :

أ- حقوق الملاك المشتاعين للسفينة :

- ١- الحق في الإدارة .
- ٢- الحق في الحصول على الأرباح .
- ٣- الحق في الاعتراض على قرارات الأغلبية ← يجوز لكل مالك من الأقلية التي لم توافق على قرار الأغلبية الطعن فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة، وللمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغائه، ولا يترتب على الطعن وقف تنفيذ القرار إلا إذا أمرت المحكمة بذلك.

س.ف/ هل يجوز رهن الحصة الشائعة في السفينة ؟

- ٤- **حق المالك المشتاع في التصرف في حصته** ← القاعدة العامة أنه يجوز لكل مالك على الشيوع أن يتصرف في حصته الشائعة بالبيع أو الرهن، ولكن جاء قانون التجارة البحري، ووضع قيود على حق المالك المشتاع في التصرف في حصته، حيث يجوز للمالك المشتاع بيع حصته في السفينة دون موافقة المالكين الآخرين. ولكنه جاء وتطلب موافقة جميع المالكين إذا ترتب على هذا البيع فقدان السفينة الجنسية المصرية، كما لو قام ببيع حصته لأجنبي. **أما إذا كان التصرف يتعلق برهن السفينة** ← فإنه لا يجوز إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. فإذا تصرف المالك في حصته بالبيع أو الرهن يظل مسئولاً عن الديون التي تتعلق بإدارة واستغلال السفينة طالما لم يشهر هذا التصرف في سجل السفينة، فإذا تم شهر التصرف في سجل السفن يسأل حتى تاريخ الشهر.
- ٥- **حق المالك المشتاع في استرداد الحصة المباعة من مالك آخر** ← قرر المشرع أنه إذا باع أحد المالكين حصته في السفينة لأجنبي عن الشيوع وجب على المشتري إخطار المالكين الآخرين بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم الوصول بالبيع والتمن المتفق عليه، ولكل مالك أن يسترد الحصة المباعة بإعلان يوجه إلى كل من البائع والمشتري بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف أو يعرضها عرضاً حقيقياً وفقاً للقانون وأن يقيم الدعوى عند الاقتضاء، وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإخطار المنصوص عليه، وإذا طلب الاسترداد أكثر من مالك قسمت الحصة المباعة بينهم بنسبة حصصهم.
- ٦- **حق المالك العامل على السفينة في الانسحاب من الشيوع** ← إذا كان المالك من العاملين في السفينة جاز له في حالة فصله من عمله أن ينسحب من الشيوع، وتقدر حصته عند الخلاف بمعرفة المحكمة المختصة.
- ٧- **حق المالك المشتاع في طلب قصر بيع السفينة المحجوز عليها على ما تم توقع الحجز عليه فقط** ← إذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع البحري السفينة بأكملها، ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب.

ب- التزامات الملاك المشتاعين للسفينة :

- ١- **الالتزام بتحمل كل مالك نصيبه في النفقات والخسائر** ← يتحمل كل مالك في الشيوع نصيباً في نفقات الشيوع وفي الخسائر بنسبة حصته في ملكية السفينة ويجوز للملاك الاتفاق على تغيير هذه النسب.
- ٢- **الالتزام بالتضامن في جميع أموالهم عن ديون الشركة** ← إذا كان الملاك المشتاعين قاموا بالإدارة والاستغلال في حالة عدم الاتفاق على تعيين مدير للشيوع، يسأل هؤلاء الملاك في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوع.

س١٤/وضح بايجاز ترتيب الحقوق الممتازة؟

الحقوق الممتازة

١- امتيازات المرتبة الأولى :

تتمثل في المصروفات القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.

٢- امتيازات المرتبة الثانية:

وتتمثل في : الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والمواني والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.

على ذلك تتضمن امتيازات المرتبة الثانية الحقوق الآتية:

- (أ) الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والمواني.
(ب) رسوم الإرشاد . ج- رسوم القطر د- مصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى :

٣- امتيازات المرتبة الثالثة :

وتتمثل في : الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

٤- امتيازات المرتبة الرابعة:

وتتمثل في المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.

- (أ) مكافآت المساعدة البحرية والإنقاذ (ب) حصة السفينة في الخسائر المشتركة

٥- امتيازات المرتبة الخامسة :

- (أ) التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة .
(ب) التعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت المواني أو الأحواض وطرق الملاحة
(ج) التعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة .
(د) التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

٦- امتيازات المرتبة السادسة :

إن امتيازات المرتبة السادسة تشمل الحقوق الآتية:

- (أ) الديون الناشئة عن تصرفات الربان القانونية وأعماله المالية التي يقوم بها خارج ميناء تسجيل السفينة بغية صيانة السفينة ومتابعتها لرحلتها البحرية، سواء أكان الدين مستحقاً للربان ذاته أم لمن تعاقد معهم من الغير، وبالتالي فإنه يلزم لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الآتية :

- ١- أن تكون ناشئة عن تصرفات أو أعمال قام بها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة - حيث لا يستطيع الدائن الحصول على تأمين اتفاقي ، كرهن مثلاً، وتقييده في سجل السفينة.
- ٢- أن يكون التصرف الناشئ عنه المدين في حدود سلطات الربان القانونية - نظراً لأن التصرفات التي يأتيها الربان متجاوزاً سلطاته القانونية لا تلزم المجهز وبالتالي لا يكون هناك محل لتقرير امتياز بحري.
- ٣- أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين بسبب حاجة فعلية لتفتيشها صيانة السفينة أو متابعة السفر - كضمن شراء وقود للسفينة أو نفقات إصلاحها، وبالتالي فإن نفقات تحسين السفينة ك شراء جهاز لا يلزم لسيرها لا تعد ديوناً ممتازة.

- (ب) الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة - أي الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للامانة للسفينة والتي يقوم بها وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عنه. كإصلاح السفينة وتزويدها بالوقود وإبرام عقود النقل البحري.

س١٥/ اكتب فى محل امتياز السفينة والفرق بينه وبين محل الرهن؟

أولاً: محل امتياز السفينة

١- السفينة:

٢- أجرة النقل:

ينصب الامتياز البحري على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين ما دامت الأجرة لم تدخل بعد في ذمة المجهز بل لا زالت مستحقة له بأن كانت ديناً في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المجهز

٣- ملحقات السفينة وأجرة النقل:

يُرد الامتياز البحري على ملحقات السفينة وأجرة النقل ويعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل ما يأتي:

- ١- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة، ولم يتم إصلاحها.
- ٢- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.
- ٣- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.

س.ف/ وضح المبالغ التي لا تعد محل للإمتياز؟

المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز (ما لا يعتبر من ملحقات السفينة والأجرة):

- ١- لا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل، التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة.
- ٢- أما الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لمالك السفينة فإنه يقصد بها في العادة تقوية الأسطول البحري للدولة وتدعيمه حتى يصمد أمام المنافسة الأجنبية. وتحقيقاً لهذا الغرض لا يجوز أن تكون مثل هذه المعونات محلاً للامتياز.

ثانياً: محل الرهن البحري:

أ- السفينة وملحقاتها:

لا يجوز أن يرد الرهن البحري إلا على سفينة أما المراكب التي تقوم بالملاحة النهرية فيمتنع رهنها رهناً بحرياً. ويجوز رهن السفينة أياً كان الغرض الذي خصصت من أجله أي سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة، وأياً كانت حمولتها ويمتد الرهن المقرر على السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها وذلك دون حاجة إلى ذكر هذه الملحقات صراحة في عقد الرهن لأنها تعتبر من أجزاء السفينة، غير أنه يجوز الاتفاق صراحة على استبعاد هذه الملحقات من الرهن.

ب- رهن السفينة المملوكة على الشيوع:

إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع، فإن رهنها يجوز بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل. ولا يستلزم المشرع أن يقع الرهن على السفينة بأكملها بل يجوز أن يقتصر الرهن على حصة أحد الشركاء فقط حيث يجوز للشريك أن يرهن حصته في السفينة.

ج- رهن السفينة في دور البناء:

لما كان وصف السفينة لا يصدق على المنشأة إلا بعد اكتمال بنائها فإن المشرع قد حرص على النص صراحة على جواز رهن السفينة وهي في دور البناء وذلك تحقيقاً لمصلحة كل من الباني والمجهز حيث يسمح رهن السفينة وهي في دور البناء للباني بالحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء، كما يقدم للمجهز ضماناً اتفاقياً يمكنه من استيفاء ما دفعه للباني من مقدم ثمن السفينة بالأولوية على غيره فيتفادى قسمة الغرماء في حالة إفلاس الباني.

ولا يعتبر رهن السفينة في دور البناء استثناء من القواعد العامة التي تقضي ببطلان رهن المال المستقبل، وذلك لأن السفينة في دور البناء لا تعتبر مالاً مستقبلاً بالنسبة لرهنها لأن الرهن لا يقع، في هذه الحالة، على السفينة باعتبار ما ستكون بعد إتمام بنائها، وإنما يقع الرهن على الأجزاء التي تم بناؤها فعلاً من السفينة، وبالتالي فإن أجزاء السفينة في دور البناء تعتبر مالاً موجوداً وقت الرهن.

د- رهن حطام السفينة:

تظل السفينة المرهونة محملة بالرهن حتى ولو أصيبت في حادث أحالها إلى حطام إذ ينتقل الرهن المقرر عليها أو على حصة منها إلى حطامها، ويعتبر البعض هذا الحكم تطبيقاً لمبدأ عدم تجزئة الرهن، ومؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها. غير أن هذا الرأي محل نظر، والراجح أن المشرع أراد أن يبقى حق الدائن المرتهن وينقله إلى ثمن حطام السفينة كنوع من الحلول العيني أي حلول ثمن الحطام كمحل للرهن محل السفينة التي صارت حطاماً.

هـ - استبعاد أجره النقل والإعانات:

لما كان الراهن يستبقى حيازة السفينة واستغلالها، فإن الرهن المقرر على السفينة لا يسري على أجره النقل، ذلك أن الأجرة تعتبر من الثمار التي يبقى للمدين الراهن حرية التصرف فيها. ويخرج عن محل الرهن الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة للسفينة.

و- استبعاد تعويضات الأضرار ومبلغ التأمين:

استبعد المشرع البحري من محل الرهن مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقود التأمين. على أن القانون البحري وإن لم يأخذ بمبدأ الحلول العيني بقوة القانون في تعويض التأمين، إلا أنه أجاز للراهن أن يحول حقه في تعويض التأمين إلى الدائن المرتهن، فنص على أنه يجوز الاتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفي الدائن المرتهن حقه من مبلغ التأمين، بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به.

س١٦/ اشرح كيف يتم ترتيب الامتيازات البحرية؟

١- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة:

نصت المادة (١/٣٥ بحري) على أن الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة. وعلى ذلك فإن المشرع يأخذ بقاعدة الترتيب العكسي للحقوق الممتازة الناشئة عن كل رحلة، أي أن الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة تسبق من حيث الأفضلية الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها.

ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالديون الناشئة عن عقد عمل بحري واحد يتعلق بعدة رحلات، حيث تستوي كل الديون الناشئة عن هذا العقد في المرتبة مع ديون آخر رحلة سواء أكانت ناشئة عن رحلات سابقة أو عن الرحلة الأخيرة والهدف من ذلك منح الربان وأفراد الطاقم ضماناً قوياً للحصول على أجورهم وسائر حقوقهم الناشئة عن عقد العمل البحري نظراً لضعف مراكزهم واعتمادهم في معاشهم على أجورهم وما يستحقونه من مبالغ أخرى.

٢- ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة:

الحقوق الممتازة التي تنشأ خلال رحلة واحدة يتم ترتيبها وفقاً لترتيب المراتب الست. ومع ذلك فإن هذه القاعدة يرد عليها استثناء يتعلق بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة الرابعة، أي المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة، وكذا بالحقوق الممتازة التي تحتل المرتبة السادسة، أي الديون الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر والديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة والمتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، فإن هذه الديون ترتب وفقاً للترتيب العكس لتاريخ نشوئها بحيث يتقدم الحق الأخير في التاريخ على الحق الأسبق رغم أنها من مجموعة واحدة فلو فرض أن السفينة قدمت إليها المساعدة مرتين في رحلة واحدة، فإن من قدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه رغم أن دينها متعلق برحلة واحدة وممتاز بمقتضى فقرة واحدة والحكمة من هذا الاستثناء واضحة، لأنه لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الصيانة الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين.

س١٧/ وضع اثار حقوق الامتياز البحرية وانقضائها؟

أولاً: آثار الامتياز

يترتب على حق الامتياز البحري أن يكون من حق الدائن الممتاز التقدم في استيفاء دينه على غيره من الدائنين التالبيين العاديين، فضلاً عن أنه يتقدم بنص القانون على غيره من الدائنين المرتهنيين للسفينة. ومن ناحية أخرى يخول الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع، أي تتبع السفينة في أي يد كانت.

ثانياً: انقضاء الامتياز

١- بيع السفينة جبراً:

يترتب على بيع السفينة جبراً، أي بواسطة القضاء، تطهير السفينة من كافة التكاليف العينية المحملة بها، بما في ذلك حقوق الامتياز وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع، ومن ثم فإن السفينة تنتقل ملكيتها إلى المشتري مطهرة من كل حق عيني عليها.

٢- البيع الاختياري للسفينة:

نصت المادة (٣٧/ب بحري) على انقضاء الامتياز في حالة بيع السفينة اختياراً إذا اجتمع شرطان هما..
١- مضي ستين يوماً من تاريخ إتمام عقد البيع في سجل السفن. ٢- أن يكون الثمن قد دفع.

غير أن الامتياز لا ينقضي بل ينتقل إلى الثمن في حالتين هما .

- ١- إذا كان الثمن لم يدفع بعد إلى البائع أي لا زال مستحق الدفع في ذمة المشتري.
- ٢- إذا كان الثمن قد دفع ولكن الدائنين الممتازين كانوا قد أعلنوا كلاً من البائع والمشتري على يد محضر خلال مدة الستين يوماً من تاريخ إتمام عقد البيع بمعارضتهم في دفع الثمن.

٣- تقادم الامتياز :

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد، حيث تنقضي بمضي ستة أشهر. ومع ذلك تمتد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية المصرية. ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بالجنسية المصرية أو الذين لهم موطن بمصر، أو الأشخاص الذين ينتمون إلى جنسية دولة تعامل الرعايا المصريين بالمثل.

وتخضع مدة التقادم لأسباب الوقف والانقطاع، والقاعدة أن مدة التقادم تبدأ في السريان من يوم استحقاق الدين. ومع ذلك فإن هناك استثناءات بالنسبة لبعض الامتيازات قطعاً لكل نزاع، وذلك على الوجه الآتي

- ١- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافآت الإنقاذ تبدأ مدة التقادم من يوم انتهاء هذه العمليات.
- ٢- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية، يبدأ سريان التقادم من يوم حصول الضرر.
- ٣- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة أو تلفها، يبدأ سريان التقادم من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.
- ٤- بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات يبدأ سريان التقادم من يوم استحقاق الدين.
- ٥- بالنسبة لحقوق الربان والطاقي تعتبر مستحقة الدفع، بحيث يجري عليها التقادم، في الجبل المحدد لذلك في الاتفاق المبرم بينهم وبين المجهز.

س١٨/ ما هي اسباب عدم تقرير الرهن الرسمي علي السفينة مع بيان رأيك؟

يُتخذ الضمان الاتفاقي الذي يمنحه القانون المدني للدائنين إما شكل الرهن الحيازي، وهو الذي يرد علي منقول أو عقار. ولما كانت السفينة مالاً منقولاً فإنه لم يكن من سبيل لرهنها سوى رهنها رهناً حيازياً، غير أن ترتيب هذا الرهن على السفينة يتعارض مع مقتضيات الاستغلال البحري ويقف حائلاً دون الحصول على الائتمان لما يستلزمه من نقل شركات الاستغلال البحري حيازة سفنها إلى دائنيها. وقد ترتب على عدم إمكان رهن السفينة رهناً رسمياً أن المجهز البحري ووثوقه الرئيسية تتكون أساساً من السفن، لم يكن في مقدوره الحصول على ائتمان بحري، والواقع أن **عدم إمكانية تقرير**

الرهن الرسمي على المنقولات بصفة عامة إنما يرجع إلى ثلاثة أسباب جوهرية هي :

- ✓ **الأول :** أن حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.
- ✓ **الثاني :** أن الرهن الرسمي يقتضي شهره حتى ينفذ في مواجهة الغير والمنقولات بوجه عام لا تخضع لنظام معين للشهر نظراً لكثرتها وتماثلها وسرعة انتقالها من يد إلى أخرى ومن مكان إلى آخر.
- ✓ **الثالث :** أن المنقولات عادة زهيدة القيمة لا تتناسب وإجراءات الرهن الرسمي المعقدة والنفقات اللازمة لانعقاده.

غير أن هذه الأسباب الثلاثة منتفية تماماً عندما يتعلق الأمر بالسفينة ذلك أن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومن ثم يمكن احترام حق الدائن المرتهن في التتبع. كما أن القانون يوجب تسجيل السفينة وشهر التصرفات التي ترد عليها في سجل السفن لما لها من ذاتية خاصة، فضلاً عن أن السفينة غالباً ما تكون ذات قيمة اقتصادية كبيرة تصلح أساساً لأن تكون محلاً لاعتماد مالي كبير فليس ثمة ما يمنع قانوناً من اجازة رهن السفينة رهناً رسمياً. لذلك اتجهت التشريعات في الدول المختلفة الي تقرير نظام الرهن البحري ولما كان اختلاف التشريعات الصادرة بشأن الرهن البحري من شأنه أن يثير التنازع فيما بينهما فقد انعقد الاجماع علي ان القانون الواجب التطبيق في هذا الصدد هو قانون علم السفينة ومن ثم ينتج الرهن المرتب علي السفينة وفقاً لقانون علم اثره في كل البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري كما نصت معاهدة بروكسل الموقعة في ١٠ ابريل ١٩٢٦ الخاصة بحقوق الامتيازات والرهون البحرية في مادتها الاولى علي ان الرهون البحرية التي تنشأ او تشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الاخرى .

س١٩/ اكتب في شكل الرهن البحري وشهره؟

إنشاء الرهن البحري وشهره

يعتبر الرهن البحري ائتماناً اتفاقياً أي لا يترتب على السفينة إلا بموجب عقد بين المدين الراهن مالك السفينة والدائن المرتهن.

١- شكل الرهن البحري (الرسمية):

الرهن البحري عقد شكلي، لا ينعقد إلا بعقد رسمي. وهذا النص يعتبر تطبيقاً لنص أشمل هو نص المادة (١/١١ بحري) الذي يقضي بوجوب أن تقع كافة التصرفات التي ترد على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة. وعلى ذلك فإن الرسمية ركن في الرهن البحري يترتب على تخلفها بطلانه بطلاناً مطلقاً يستطيع كل ذي مصلحة أن يتمسك به وفي أية حالة تكون عليها الدعوى حتى أمام محكمة النقض وتستطيع المحكمة القضاء بهذا البطلان من تلقاء نفسها.

ويحرر عقد الرهن أمام الموظف المختص بأحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري إذا كان الرهن يقع داخل الجمهورية، فإذا وقع رهن في الخارج وجب تحرير العقد أمام القنصل المصري في الخارج.

٢- شهر الرهن البحري :

أ- القيد في سجل السفن :

يكون شهر الرهن على السفينة بالقيد في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة. أما إذا وقع الرهن على سفينة وهي في دور البناء فيقيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة.

ب- إجراءات القيد :

✓ يجب لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي..

١- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.

٢- تاريخ العقد.

٣- مقدار الدين المبين في العقد.

٤- الشروط الخاصة بالوفاء.

٥- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.

٦- المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل.

ج- تجديد الرهن :

والقيد في سجل السفن، يحفظ الرهن مدة عشر سنوات من تاريخ إجراءاته، كالرهن الرسمي، ويتعين تجديد هذا القيد قبل انتهاء العشر سنوات المذكورة وإلا بطل أثره أي امتنع الاحتجاج به على الغير.

د- شطب القيد :

إذا انقضى الدين المضمون بالرهن لأي سبب كان أو انقضى الرهن وحده بالبطلان أو الفسخ أو يتنازل الدائن عنه أو بطل القيد لعبب شكلي فلا محل، عندئذ لاستيفاء القيد ويجوز للراهن وللغير ممن يضر ببقاء القيد أن يطلب شطبه. ويحصل شطب القيد بأحد طريقتين : إما بإقرار موقع من الدائن المرتهن ومصدقاً على توقيعه بموافقة على شطب قيد الرهن، وإما بمقتضى حكم قضائي إذا رفض الدائن شطب القيد طواعية.

س ٢٠ / اشرح آثار الرهن البحري وانقضاؤه؟

أولاً : آثار الرهن البحري بالنسبة للراهن :

أ- آثار الرهن البحري بالنسبة للطرفيه :

١- بالنسبة للمدين الراهن :

لا يؤدي رهن السفينة إلى حرمان المدين الراهن من حيازة السفينة بل تظل له ولا تنتقل إلى حيازة الدائن المرتهن، ومن ثم يستطيع المدين الراهن أن يستعمل سفينته وأن يستغلها وأن يتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات وذلك بنقل ملكيتها أو إعادة رهنها، وذلك طالما لم يسارع الدائن المرتهن بقيد محضر الحجز في سجل السفن. ولما كانت السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن، فإن ذلك يرتب عليه الواجبات التي نص عليها القانون المدني بشأن الرهن الرسمي وخاصة المحافظة على السفينة المرهونة وضمان سلامتها. كذلك إذا تسبب الراهن بخلطه في هلاك السفينة المرهونة أو تلفها، كان للدائن المرتهن الخيار بين أن يتقاضى تأميناً كافياً أو أن يستوفي حقه فوراً.

٢- بالنسبة للدائن المرتهن :

يترتب على عقد الرهن البحري حق عيني تبقي للدائن المرتهن على السفينة. ولكن الدائن المرتهن قبل أن يكون صاحب حق عيني تبقي على السفينة فهو دائن عادي لمجهزها، من ثم يكون له ضماناً عاماً على جميع أموال المدين المرتهن. ويترتب على ذلك أن الدائن المرتهن لا يستطيع أن يتخذ الإجراءات التنفيذية على أموال المجهز قبل أن يفرغ من التنفيذ على السفينة. فإذا لم تكف السفينة للوفاء بحقه كان له أن ينفذ على باقي أموال المجهز بأمر يصدر على عريضة من قاضي التنفيذ. ولا يجوز الاتفاق بين المدين والدائن المرتهن على تملك هذا الأخير للسفينة عند حلول أجل الدين وعدم استيفائه فيما يعرف بشرط التملك عند عدم الوفاء، كما لا يجوز الاتفاق بينهما على بيع السفينة المرهونة دون اتباع الإجراءات التي فرضها القانون فيما يعرف بشرط الطريق الممهد. بيد أنه يجوز الاتفاق بينهما بعد حلول أجل الدين على أن ينزل المدين للدائن المرتهن عن السفينة المرهونة.

ب- آثار الرهن البحري بالنسبة إلى الغير:

١- حق التقدم:

يتقدم الدائن المرتهن الدائنين العاديين للمجهز، ولكنه يلي في المرتبة أصحاب حقوق الامتياز البحرية بمراتبها الست، وإذا تعدد الدائنون المرتهنون احتسبت مرتبة كل منهم بحسب أسبقية قيد رهنه.

٢- حق التتبع:

يخول عقد الرهن البحري للدائن المرتهن، أيضاً ميزة التتبع ولا تظهر أهمية حق التتبع إلا بالنسبة لتصرفات المدين الراهن التي من شأنها نقل ملكية الشيء المرهون قبل أن يقيد الدائن المرتهن محضر الحجز في سجل السفينة، ذلك أن التصرفات التي تتم بعد قيد محضر الحجز تعد باطلة. فإذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز على الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز وحائز السفينة، هو كل شخص تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن، دون أن يكون مسؤولاً مسؤولاً شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلاً أو مديناً متضامناً.

فإذا تم الإعلان والتنبيه يكون الحائز بالخيار بين أمور أربعة وفقاً للقواعد العامة فإما أن يدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه، أو يظهر السفينة من الرهن، أو يتخلى عنها، أو يتحمل إجراءات الحجز والبيع.

الرهن الواقع على حصة في السفينة: ينبغي التفريق بين فرضين

✓ الأول: أن تكون الحصة المرهونة لا تزيد على نصف السفينة، وفي هذه الحالة لا يستطيع الدائن اتخاذ إجراءات بيع السفينة بأكملها بل يقتصر الأمر على طلب بيع الجزء المرهون منها.

✓ الثاني: أن تكون الحصة المرهونة تزيد على نصف السفينة، وفي هذه الحالة يجوز للدائن بعد إجراء الحجز، الحصول على أمر من المحكمة ببيع السفينة بأكملها.

بطان بيع السفينة المرهونة لأجنبي:

إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلاً ما لم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن، ويعاقب كل من يخالف هذا لحكم بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين.

ثانياً: انقضاء الرهن البحري

١- **انقضاء الدين**: ينقضي الرهن بانقضاء الدين المضمون بالرهن، أيأ كان سبب الانقضاء باعتبار أن الرهن تابع للدين المضمون به وعلى هذا إذا انقضى الدين المضمون بالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم، فإن الرهن المقرر على السفينة ينقضي بالتبعية.

٢- **هلاك السفينة**: ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة، بيد أن الرهن المقرر عليها يبقى وينتقل إلى حطامها.

٣- **التطهير**: ينقضي الرهن البحري بتطهير السفينة منه، ويحصل تطهير السفينة بقوة القانون في حالة البيع الجبري إذ يترتب على حكم مرسى المزداد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى ثمنها. وقد يحصل التطهير اختيارياً متى قام به حائز السفينة.

وقد بينت المادة (٢/٥٤ بحري) الإجراءات التي يجب على الحائز القيام بها لتطهير السفينة من الرهن فأوجب على الحائز أن يعلن جميع الدائنين المقيدون في سجل السفن على يد محضر في محلهم المختار في عقود إنشاء الرهون بما يأتي:

١- ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف التي أنفقتا على العقد والقيد في سجل السفن.

٢- قائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين. ويجب على الحائز أن يقرر في ذات الإعلان الذي يوجهه إلى الدائنين استعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء أكانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة الذي يلتزم بدفعه.

٤- **التنازل**: وأخيراً ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه، وفي هذه الحالة يتعين أن يقدم المدين، الذي يطلب شطب قيد الرهن، إقراراً موقعاً عليه من الدائن، ومصدقاً على توقيعه بموافقة على شطب قيد الرهن، أما تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنه لدائن آخر فلا يؤدي إلى انقضاء الرهن ذاته، بل يؤدي إلى تأخير مرتبة الدائن المتنازل عن مرتبته الأصلية.

س٢١ / اكتب فى تعيين الربان عزله؟

١- **تعيين الربان :** يتولى مجهز السفينة تعيين الربان، وعلى المجهز عند تعيينه للربان أن يراعى الشروط التي يتطلبها القانون الخاص بالمؤهلات وإعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن، والقرارات الوزارية التي صدرت تنفيذاً لهذا القانون. ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ٢٠٠ جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل مالك أو مستغل يعين رباناً لا تتوافر فيه المؤهلات التي تتطلبها القانون. وفي حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود مانع آخر، يقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه.

٢- **عزل الربان :** يتولى مجهز السفينة عزل الربان وذلك في أي وقت يشاء ولأي سبب يراه، وحق المجهز في عزل الربان حق مطلق يتعلق بالنظام العام. غير أن هذا الحق المطلق للمجهز في عزل الربان يقابله حق لهذا الأخير في الحصول على تعويض إن كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة، بأن تم عزله في وقت غير مناسب أو بدون عذر مقبول.

س٢٢ / اكتب فى اختصاصات الربان؟

١- اختصاصات الربان بوصفه ممثلاً للسلطة العامة
أ- سلطة التحقيق:

إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان، إلى حين وصول السلطات المختصة، جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة. ويحرر الربان تقريراً بالإجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقاً به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية في أول ميناء مصري.

وهذا ويكون للربان صفة الضبطية القضائية فيما يتعلق بالجنايات والجناح التي ترتكب أثناء الرحلة من جانب البحارة أو المسافرين، فيتولى إجراء التحريات الأولية ويثبتها في محضر، وله عند الضرورة إلقاء القبض على المتهم وحبسه احتياطياً.

ولما كانت السفينة تكتسب الجنسية المصرية فإن الجرائم التي ترتكب على سفينة مصرية تعتبر كما لو كانت قد ارتكبت في أراضيها، ومن ثم ينعقد الاختصاص للقضاء المصري، وتختص المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنايات والجناح التي ترتكب على ظهرها متى ارتكبت الجريمة في أعالي البحار، أما إذا كانت الجريمة قد وقعت والسفينة داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى فلا يختص القضاء المصري إلا بصفة احتياطية، أي إذا لم يرقم القضاء الأجنبي بتوقيع العقوبة.

ب- سلطة التأديب :

لربان السفينة على الأشخاص الموجودين عليها كافة السلطات التي يقتضيها حفظ النظام والأمن على السفينة وسلامة الرحلة، وله توقيع العقوبات التأديبية وفقاً للقوانين الخاصة بذلك. وعلى ذلك فإنه يكون للربان توقيع عقوبة الحجز من يوم إلى أربعة أيام أو الغرامة بين أجر يوم إلى أربعة أيام على أي فرد من أفراد الطاقم يرتكب إحدى المخالفات.

كما يكون للربان توقيع الجزاء على كل شخص بالسفينة من غير أفراد الطاقم يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان أو يخالف أمراً لأحد الضباط أو يحدث اضطراباً بالسفينة أو يتلف أدواتها.

ج- سلطة التوثيق :

لربان سلطة التوثيق على السفينة ويقوم بإثبات الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية من ميلاد أو وفاة أو زواج أو طلاق في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية، وله سلطة توثيق العقود والتصرفات والوصايا التي تصدر من رجال الطاقم أو المسافرين والتي يشترط فيها القانون الرسمية.

٢- اختصاصات الربان بوصفه ممثلاً وتابعاً للمجهز

أ- الاختصاصات الفنية :

و تتمثل في اتخاذ ما يلزم فنياً لتهيئة الظروف المناسبة لإتمام رحلة السفينة في أفضل الأوضاع الممكنة. ولذلك فإن الربان يتمتع في ممارسة وظيفته الفنية المتعلقة بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية باستقلال تام عن المجهز ويجب على الربان أن يراعي في قيادة السفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية. ولا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون ولا يجوز له أن يغادر السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق ويعد أخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك. ويجب على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها المواني أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية.

ب- الاختصاصات الإدارية :

أوجب القانون على الربان أن يحتفظ على متن السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة، ومن أهم الدفاتر التي يجب على الربان الإمساك بها، دفتر الحوادث الرسمي للسفينة، وتدوين في هذا الدفتر الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويتضمن الدفتر البيانات الخاصة بالجرائم والأفعال التي قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي وقعت على متن السفينة. ويجب على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل المصري. وبالإضافة إلى دفتر الحوادث الرسمي، يلتزم ربان السفينة ذات المحرك بالإمساك بدفتر الآلات المحركة فيذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يومياً وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

ج- الاختصاصات التجارية :

يعتبر الربان النائب القانوني للمجهز، وهو الذي يمثل أمام القضاء وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة وللرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم وإصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية وإبرام عقود النقل. وهذه الأعمال القانونية جميعها. ويلاحظ أن سلطات الربان تضيق عندما تتواجد السفينة في محل إقامة المجهز أو وكيله، فليس للربان التصرف إلا إذا كان بعيداً عن محل إقامة المجهز أو وكيله. على أن المشرع استثنى أعمالاً معينة يجوز للربان القيام بها في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيله عنه، وهي الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم. يلاحظ، كذلك، أن سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فللربان أن يقتصر بضمون السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمون شحنة السفينة، فإذا لم يتيسر له الاقتراض فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب.

ولما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت موجودة في مصر، ومن القنصل المصري أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة في الخارج. على أنه أياً ما كانت الظروف التي يمر بها الربان أثناء الرحلة فلا يجوز له أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها.

هذا وقد عرض المشرع في هذا الصدد، لحالة تعطل السفينة بسبب إصلاحها مقررراً أن الربان إذا اضطر إلى إصلاح السفينة أثناء السفر كان للمستأجر أو الشاحن الخيار بين الانتظار حتى تمام إصلاح السفينة، وبين إخراج بضائعه منها. وإذا تعذر إصلاح السفينة في مدة معقولة، وجب على الربان استئجار سفينة أو أكثر بمصاريف من قبله لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة في الأجرة.

وأخيراً فإنه يتعين على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية أن يتبع تعليمات المجهز، وأن يخطره وفقاً للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.

س ٢٣ / اكتب في المركز القانوني للربان؟

صيغة اخري/ ما هي الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالمجهز والشاحنين مع بيان سلطته في حالة الضرورة؟

يشير المركز القانوني للربان تساؤلات عديدة أجبتنا على إحداها منذ قليل عندما ذكرنا أن الربان رغم أنه يمثل السلطة العامة في أدق اختصاصاتها إلا أنه لا يمكن القول بأنه موظف عام أو سلطة عامة. أما عن التساؤلات الأخرى التي يثيرها المركز القانوني للربان فتتعلق بعلاقته بكل من المجهز والشاحنين.

١-علاقة الربان بالمجهز

الواقع أنه لا يمكن تكييف العلاقة التي تربط الربان بالمجهز على أنها علاقة عمل. ذلك أن عقد العمل يقصر دور العامل على القيام بالأعمال المادية في حين أن الربان يتولى أيضاً مباشرة التصرفات القانونية نيابة عن المجهز. أما القول بأن الربان يرتبط بالمجهز بعقد هو خليط من عقد العمل وعقد الوكالة فيتجاهل ما للربان من سلطات أخرى بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة تتناول التحقيق والتأديب والتوثيق.

والرأي الراجح أن الربان يعتبر ممثلاً أو نائباً قانونياً للمجهز يستمد تمثيله للمجهز ونيابته عنه من القانون مباشرة لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز. وقد تبني المشرع المصري هذا الرأي صراحة في قانون التجارة البحرية حين نص على أن: "يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء".

٢-علاقة الربان بالشاحنين

يقوم الربان أحياناً ببعض الأعمال لصالح الشاحنين أثناء الرحلة البحرية مثل التزامه بأن ينقذ أثمن البضائع إذا تعرضت السفينة لخطر محقق بفرض عليه مغادرتها أو الأمر بتركها ومن ذلك أيضاً أن السفينة إذا أصبحت غير صالحة للملاحة أثناء السفر وتعذر إصلاحها، وجب على الربان أن يستأجر سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المحل المعين لها.

كذلك نجد أن الربان يعمل، في حالة الخسارات البحرية المشتركة، لصالح الشاحنين والمجهز على السواء، بالتضحية ببعض البضائع لإنقاذ البضائع الأخرى والسفينة لمثل هذه الحالات وغيرها أوجب المشرع على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقاً للعرف، وفي أحوال الضرورة يتعين عليه القيام بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة.

كل هذه الأعمال التي يقوم بها الربان أو تقع على عاتقه أثناء الرحلة البحرية لصالح الشاحنين تدفع إلى التساؤل عن الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالشاحنين. وللإجابة على هذا التساؤل ذهب رأي في الفقه إلى أن الربان يعتبر وكيلًا خاصًا عن الشاحنين، ويستمد هذه الوكالة ضمناً من عقد النقل، وقد عيب على هذا لرأي أنه يحمل المتعاقدين قصداً لم تصرف إليه إرادتهم، كما أن الوكالة عقد يقوم على تطابق إرادتين ولا يمكن افتراضه بحال.

يذهب رأي آخر إلى أن الربان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الرسالة البحرية. إلا أننا نعتقد مع رأي ثالث أن الربان لا يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين ولا تربطه بهم أدنى علاقة قانونية أو عقدية، والربان حين يقوم بالواجبات والالتزامات إنما ينفذ عقد النقل البحري بصفته تابعاً للمجهز، فالربان حين يقوم مثلاً بإنقاذ البضائع أو بنقلها على سفينة أخرى إذا لم يكن ممكناً إصلاح السفينة، فإنما يفعل ذلك دون أي التزام يقع عليه في مواجهة الشاحنين. ولكنه يفعل ذلك بصفته نائباً عن المجهز يقوم بتنفيذ عقد النقل لصالح هذا الأخير الذي تقع عليه وحده الالتزامات التي تتولد عن العقد في مواجهة الشاحنين.

سلطات الربان تتسع في حالة الضرورة فإذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحل، مثل وجوب إصلاح السفينة أو تزويدها بالمؤن والأدوات، فالربان أن يفترض بضمان السفينة وأجرتها، فإذا لم يكف هذا الضمان جاز له الاقتراض بضمان شحنة السفينة، فإذا لم يتيسر له الاقتراض فله أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب.

لما كان الاقتراض أو الرهن أو البيع تصرفاً استثنائياً لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة، فإن المشرع اشترط لإجرائه الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت موجودة في مصر، ومن القنصل المصري أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة في الخارج. على أنه أياً ما كانت الظروف التي يمر بها الربان أثناء الرحلة فلا يجوز له أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها.

س٢٤ / اكتب فى مسئولية الربان؟

١ - المسئولية المدنية للربان :

يكون الربان مسئولاً عن أخطائه ولو كانت يسيرة وعلى ذلك فإن الربان يعتبر مسئولاً مسئولية تعاقدية في مواجهة المجهز عن أخطائه الشخصية ولو كانت هذه الأخطاء يسيرة، وأساس هذه المسئولية هو العقد المبرم بينهما. كما يسأل الربان مسئولية تقصيرية في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية، كما إذا هجر السفينة أثناء السفر، أو إذا صدم سفينة أخرى بخطأ منه، وأساس هذه المسئولية الخطأ التقصيري الذي يحدث ضرراً للغير، بيد أن العمل جرى على أن يرجع الغير على المجهز نظراً لملاءته. على أن الربان لا يسأل عن أخطاء الطاقم البحري، ما لم يكن ذلك لسوء اختياره أو بسبب خطئه في الإشراف عليهم إذ يعتبر في هاتين الحالتين مسئولاً على أساس الخطأ الشخصي الصادر منه في الاختيار أو الإشراف، كذلك لا يسأل الربان عن أخطاء المسافرين بصفة عامة، إلا إذا ثبت تقصيره في الإشراف والرقابة عليهم وعدم استخدام سلطته التأديبية لحفظ النظام على السفينة حيث يعتبر في هذه الحالة مسئولاً مسئولية تقصيرية أساسها الخطأ الشخصي منه في الرقابة والإشراف، ويكون للربان متى انعقدت مسئوليته أن يتمسك بتحديدتها.

٢ - المسئولية التأديبية والجنايئة للربان:

يسأل الربان تأديبياً إذا ارتكب خطأ فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث. ويعاقب الربان تأديبياً بالحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر أو بتأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة، ويحكم الربان أمام مجلس تأديب يصدر بتشكيله قرار من نائب المدير العام لمصلحة المواني والمناور وذلك بعد إجراء تحقيق تسمع فيه أقواله، وله حق التظلم من قرار مجلس التأديب. ويعاقب الربان جنائياً إذا أساء استعمال سلطته، أو ترك أحد البحارة مريضاً أو جريحاً دون أن يحقق له وسائل العلاج والترحيل. أو إذا ارتكب فعلاً بقصد إغراق السفينة أو حرقها أو تعطيل سيرها أو حاول القيام بأي من هذه الأعمال. وتتراوح العقوبات تبعاً لجسامته الجريمة التي ارتكبها الربان ما بين الحبس لمدة لا تجاوز ثلاثة شهور أو الغرامة التي لا تقل عن عشرين جنيه، أو إحدى هاتين العقوبتين، إلى الأشغال الشاقة المؤبدة إلى الإعدام إذا ترتب على جريمته موت شخص.

س٢٥ / عرف عقد النقل البحري للبضائع مبيناً خصائصه والمركز القانوني للمرسل اليه؟

الأحكام المميزة لعقد النقل البحري للبضائع

أولاً: تعريف عقد النقل البحري للبضائع :

يعرف عقد النقل البحري للبضائع بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر بحراً مقابل أجر. والمقصود بنقل البضائع بحراً هو نقلها عبر البحار من خلال السفينة القائمة بالملاحة البحرية سواء كان الناقل هو مالك السفينة أو مجهزة أو مستأجرها. وفي حالة النقل المقصود القائم على مراحل متعددة وفي أماكن بحرية مختلفة إذا كان العقد تم مع شخص واحد فإنه يعتبر اتفاقاً واحداً يخضع لأحكام القانون البحري حتى لو تم جزء من الملاحة في النهر أو المياه الداخلية لأن العبارة في هذه الحالة بالجزء الغالب من الرحلة إذا كان قد تم في البحر، أما إذا تم التعاقد مع عدة ناقلين على عدة مراحل فإن كل عقد يعتبر مستقلاً ويخضع لأحكام الجزء الذي تم فيه، فإذا تم إبرام عقد نقل بضائع تم في النهر أو في المياه الداخلية مع أحد الناقلين فإنه يخضع لأحكام القانون التجاري، أما الجزء الآخر من الرحلة والذي تم إبرام عقد النقل مع ناقل آخر وكان ذلك وفقاً للملاحة البحرية فإن هذا العقد يخضع لأحكام قانون التجارة البحرية أو المعاهدة الدولية التي تجد مجال تطبيقها سارياً على هذا العقد.

أما **عقد النقل المركب** والذي يتم جزء منه في البر وجزء في البحر والآخر في الجو فإن كل جزء يخضع لقانونه سواء تم ذلك بعقد واحد مع أحد الناقلين أو بعقود متعددة مع عدة ناقلين

س.ف/ ما هي علاقة المرسل اليه بالنقل في عقد النقل البحري للبضائع ؟

ثانياً : المركز القانوني للمرسل إليه :

أتعريف المرسل إليه :

هو شخص يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضاعة، وقد استقر الفقه والقضاء على أن المرسل إليه صاحب حق مباشر في مواجهة الناقل، وكذلك للناقل حق مباشر تجاه المرسل إليه، فكلاهما لهما الحق في الرجوع المباشر على الطرف الآخر.

ب- اختلاف الفقه حول الطبيعة القانونية للعلاقة بين المرسل إليه والناقل،

١- **ذهب جانب أول من الفقه :** إلى أن هذه العلاقة قائمة على **نظرية الاشتراط لمصلحة الغير** والتي تتمثل في أن المرسل إليه له حق مباشر قبل الناقل بالرغم من أنه لم يكن طرفاً في بداية عقد النقل، أي أن الشاحن قد افترض أنه اشترط لمصلحة المرسل إليه عند التعاقد، وقد قبل الناقل هذا الاشتراط بتنفيذه عقد النقل.

النقد ← **الاشتراط لمصلحة الغير** وإن جاز أن يرتب حقوقاً للمرسل إليه إلا أنه لا يجوز أن يرتب التزاماً على عاتقه كالالتزام بدفع الأجرة.

٢- **ذهب جانب ثاني من الفقه :** بتأسيس حق المرسل إليه على **فكرة النيابة الناقصة**، حيث أن الشاحن عند تعاقد مع الناقل إنما يكون بصفته أصيلاً عن نفسه ونائباً في ذات الوقت عن المرسل إليه.

النقد ← فالشاحن عندما يتعاقد لا يتصور أنه يمثل نفسه وينوب عن المرسل إليه الذي قد لا يكون معروفاً آن ذاك.

٣- **ذهب جانب ثالث من الفقه :** ليس بقليل من الفقه إلى تأييد **نظرية ثلاثية أطراف عقد النقل** لكي تنصرف آثار هذا العقد إلى المرسل إليه.

النقد ← نحن لا نميل لهذا الرأي ولا نؤيده لأن سند الشحن لحامله لا يذكر به اسم المرسل إليه، كما أن اتحاد شخصية الشاحن والمرسل إليه يؤدي إلى عدم وجود المرسل إليه من الناحية الفعلية والقانونية.

٤- **ذهب جانب رابع من الفقه :** إلى أن حق المرسل إليه تجاه الناقل يجد سنده في **سند الشحن ذاته**، حيث يعتبر المرسل إليه مالكا للبضاعة منذ حيازته لسند الشحن حيث أن حيازة سند الشحن يمثل الحيازة الرمزية للبضائع في ذات الوقت، هذا بالإضافة إلى أن توقيع الربان على سند الشحن يجعله ملتزماً في مواجهة حامله الشرعي بالوفاء بالتزامه بالتسليم.

الراجع ← **يري الدكتور** أن علاقة المرسل إليه بالناقل إنما تجد السند القانوني لها في تمثيل **سند الشحن** للبضاعة بصرف النظر عن كون جائز هذا السند مالكا للبضاعة أم لا.

ثالثاً: خصائص عقد النقل البحري للبضائع :

١- **عقد رضائي :** يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها توافق الإيجاب مع القبول، ورغم أن المشرع قرر أنه لا يثبت عقد النقل البحري إلا بالكتابة، إلا أن استلزام الكتابة لا يعني أننا أمام عقد شكلي، وإنما تطلب المشرع ذلك لكي يلفت نظر المتعاقدين لأهمية هذا العقد وتفادي المنازعات التي يسببها العقد غير المكتوب مما يؤدي إلى تعطيل التجارة البحرية.

٢- **عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة للجانبين :** فهذا العقد يرتب التزامات وحقوق متبادلة بين طرفيه، فهو يرتب التزامات وحقوق للناقل، والتزامات وحقوق للشاحن، لذلك يخضع هذا العقد لأحكام العقود الملزمة للجانبين.

٣- **تجارية العقد :** يعتبر عقد النقل البحري للبضائع تجارياً بالنسبة للناقل، حيث نصت المادة ٦ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه يعد عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية البحرية - النقل البحري أما بالنسبة للشاحن فإن النقل لا يعتبر تجارياً إلا إذا كان تاجراً أو كان العقد مرتبطاً بعمل تجاري أي كان صفة الشاحن سواء كان تاجراً أو غير تاجر.

س٢٦/ عرف سند الشحن مبينا وظائفه وصورة وحجيته وبياناته؟

أولاً: تعريف سند الشحن :

📌 **سند الشحن** ← هو صك يثبت شحن البضاعة واستلزم الربان لها، كما أنه يثبت عقد النقل ذاته، ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به. إذ يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضاعة سند شحن، ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسلم البضائع قبل شحنها.

ثانياً: وظائف سند الشحن

- ١- **سند الشحن أداة إثبات واقعة شحن البضاعة ودليل تسلم الربان لها** ← يعتبر سند الشحن الأداة المثبتة لاستلام الربان البضاعة على ظهر السفينة ومن ثم يحرر عادة بعد أن يتم الشحن فعلاً، ويوقعه الربان بما يفيد تسلمه البضاعة والبدء في تنفيذ عقد النقل.
- ٢- **سند الشحن وسيلة إثبات عقد النقل** ← يعتبر سند الشحن إحدى وسائل إثبات عقد النقل بالكتابة وهو يحدد التزامات الناقل والشاحن عند عدم تحرير مشاركة إيجار، وسند الشحن يكفي لإثبات عقد النقل حيث تحرر متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ذاته.
- ٣- **سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة** ← سند الشحن يمثل البضاعة ومن ثم يؤدي نقل سند الشحن من شخص إلى آخر إلى نقل حيازة البضاعة ذاتها وانتقال حيازتها إلى الشخص الآخر، ونقل ملكية سند الشحن يؤدي إلى نقل الحق في تسلمها لمن انتقل إليه السند، فمن يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية. كما أن سند الشحن يعد أداة لرهن البضائع التي يمثلها.

ثالثاً: شكل سند الشحن: سند الشحن له ثلاثة صور :

- ١- **سند الشحن الاسمي** : هو سند يصدر باسم شخص معين ولا يجوز نقل الحق الثابت في هذا السند إلا من خلال حوالة الحق .
- ٢- **سند الشحن الإذني أو لأمر** : يكون هذا السند لإذن أو لأمر شخص معين، ويتم نقل الحق الثابت في هذا السند عن طريق التظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامل السند على ظهره بمثابة تظهير ناقل للملكية . ويجوز تظهير سند الشحن تظهيراً توكيلياً بحيث يكون المظهر إليه حامل السند مجرد وكيل عن مالك البضاعة في استلامها لحسابه.
- ٣- **سند الشحن لحامله** : قد يصدر سند الشحن لحامله حيث يتداول هذا السند بالمناولة أي بالتسليم من يد إلى يد، حيث يعتبر ذلك كافياً لنقل الحق الثابت في السند وحيازة البضاعة واستلامها من الربان

حجية سند الشحن :

- ١- **العلاقة بين الناقل والشاحن** : تكون حجية سند الشحن فيما يشمل من بيانات حجية نسبية يجوز إثبات عكسها .
- ٢- **العلاقة بين الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل إليه** اعتبره المشرع (المرسل إليه) من الغير فإن سند الشحن له حجية مطلقة لا يجوز بمقتضاه قيام الناقل بإثبات ما يخالف البيانات المدونة في السند أمام الغير.

بيانات سند الشحن :

أ- بيانات أطراف عقد النقل :

حيث يجب أن يتضمن سند الشحن اسم الناقل والشاحن أما المرسل إليه فإن ذلك يتوقف على شكل سند الشحن كما يجب ذكر عنوان أطراف عقد النقل، كما يستلزم الأمر ذكر اسم الربان وميناء الشحن وميناء التفريغ، أيضاً من البيانات المتعلقة بأطراف عقد النقل مكان إصدار سند الشحن وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه، وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، أما عدم ذكر الأجرة في سند الشحن فإنه يعد قرينة على قبض الناقل لها بكاملها عند الشحن.

ب- بيانات البضاعة المسلمة :

يتضمن سند الشحن صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.

وإذا كانت البضاعة خطيرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار وجب على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بياناً على البضاعة التحذير من خطورتها. ويكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن للغير.

ج- بيان عن السفينة: يتضمن سند الشحن أيضاً اسم السفينة التي تم شحن البضاعة عليها.

س ٢٧/ ما المقصود بسند الشحن النظيف؟

سند الشحن النظيف :

نظراً لعدم قيام الربان بالتحقق من البضاعة المسلمة له لضيق الوقت أو عدم وجود الوسائل اللازمة لتحقيقه من هذه البضاعة، جرت العادة على قيام الربان بوضع تحفظات على سند الشحن كأن ينص على أن البضاعة غير معتمدة أو مجهولة البيانات.

ولم يجز القانون للناقل إبداء هذه التحفظات إلا في حالتين:

الحالة الأولى ← إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات ولم يكن لديه الوقت الكاف لنفي هذا الشك أو التحقق منه.

الحالة الثانية ← إذا لم تكن لدى الناقل الوسائل العادية والكافية للتأكد منها.

ولكن ومما لا شك فيه أن تضمين التحفظات في سند الشحن تعيق تداوله وتقلل من فرص منح ائتمان

للشاحن بموجب هذا السند. لذلك يتم الاتفاق بين الشاحن والناقل على إصدار سند شحن نظيف خال من

التحفظات مقابل أن يصدر الشاحن للناقل خطاب ضمان يثبت فيه التحفظات التي يطلب الناقل إدراجها

في السند ولكنها لم تدرج به استجابة للشاحن في إصدار سند شحن نظيف، ويتعهد الشاحن بموجب

هذا الخطاب تحمل ضمان النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند تسليمها للناقل للبيانات

الواردة بسند الشحن والتي أدلى بها الشاحن وذلك إذا تعرض الناقل للمطالبة من الغير ومنهم المرسل إليه

س ٢٨ / اكتب في التزامات الشاحن البحري؟

أولاً: التزام الشاحن بتسليم البضاعة

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل وفقاً للبيانات والأوصاف المتفق عليها وذلك حتى تتناسب مع طبيعة وتجهيزات السفينة التي تقوم بالنقل، إذ يقوم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعلى الربان إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها. كما يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للربان في الزمان والمكان المتفق عليه في عقد النقل.

وإذا خالف الشاحن في هذا الالتزام كان عليه تعويض الناقل عن الضرر الناتج عن هذا الإخلال، ولكن بشرط ألا تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة.

ثانياً: الالتزام بدفع أجرة النقل

يلتزم الشاحن بدفع الأجرة والغالب أن يتم ذلك في ميناء الشحن، ولكن قد يتفق على أن الأجرة تدفع في ميناء الوصول حيث يلتزم بأدائها في هذه الحالة من له الحق في استلام البضاعة، فإذا كانت الأجرة مستحقة في ميناء الوصول يجب ذكر ذلك في سند الشحن، وإلا لا يستطيع الناقل الاحتجاج أمام من يتسلم البضاعة باستحقاقها وعدم دفعها في ميناء الشحن، حيث يفترض في هذه الحالة أن الناقل قد قبض الأجرة بالكامل عند الشحن.

وإذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضاعة أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاز له إخراجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق.

وإذا تبين للربان وجود هذه البضاعة أثناء السفر جاز له إلقائها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو البضائع المشحونة فيها، أو للركاب أو طاقم البحارة أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو أداء مصروفات تزيد على قيمة البضاعة أو كانت من البضائع المحرمة أو الممنوعة.

س ٢٩ / ما اثر القوة القاهرة في استحقاق الاجرة في عقد النقل البحري للبضائع؟

أثر القوة القاهرة على استحقاق الناقل للأجرة:

نفق بين ما إذا كانت القوة القاهرة أدت إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها.

أ- حالة الهلاك :

الهلاك الكلي ← الناقل لا يستحق أجرة، إذ يكفي الشاحن فقد البضاعة ويفقد الناقل أجرته.

الهلاك جزئي ← استحق الناقل جزء من الأجرة يعادل البضائع التي وصلت.

ب- حالة التلف :

الناقل يستحق أجرته كاملة سواء كان التلف كلي أو جزئي حيث أن البضائع وصلت كاملة لكنها تالفة بفعل القوة القاهرة وهي من الأمور التي يتحملها الشاحن ويعفي بموجبها الناقل من المسؤولية.

ج- حالة التأخير :

يحصل الناقل علي أجرته كاملة في حالة القوة القاهرة ويعفي بالتبعية من المسؤولية.

س ٣٠ / اكتب في التزامات الناقل البحري؟

أولاً: التزام الناقل بتجهيز السفينة وإعدادها للرحلة البحرية:

يلتزم الناقل بتجهيز السفينة من المؤن والوقود والمعدات اللازمة للرحلة البحرية، كما عليه الاستعانة بطاقم البحارة اللازم المؤهل والكاف للقيام بالرحلة البحرية مع الاستعانة بما هو متخصص في نقل نوعية البضاعة المراد شحنها، كما يلتزم الربان بصيانة السفينة وجعلها صالحة للملاحة البحرية وتجميع وتجهيز جميع الأوراق والمستندات اللازمة للرحلة البحرية سواء متعلقة بجنسية السفينة أو صلاحيتها للرحلة البحرية أو درجة السفينة وموطنها وحمولتها وعقود البحارة. كما يلتزم الناقل بالإعداد للرحلة البحرية من خلال إعداد أقسام السفينة والاستعانة بالمعدات والأدوات اللازمة لشحن البضائع وحرصها ووضعها في الأماكن المخصصة لها. والالتزام الناقل في هذا الشأن التزام ببذل العناية المعتادة للتاجر المحترف الذي يقوم بمثل هذا العمل.

ثانياً: التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن :

يلتزم الناقل باستلام البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه، وإلا كان ملتزماً بالتعويض الناتج عن الأضرار التي تقع للبضائع من جراء هذا التأخير في الاستلام. كما يجب على الناقل مراجعة بيانات البضاعة أثناء استلامها للتحقق من أنها تتطابق مع البيانات الواردة في عقد النقل وسند الشحن.

ثالثاً: الالتزام بشحن البضائع :

يلتزم الناقل بحسب الأصل بشحن البضاعة إذ تقع على عاتق الناقل ما لم يتفق على غير ذلك، كان يتفق على قيام الشاحن بشحن البضاعة كما إذا رأى الشاحن أنها تتطلب مواصفات خاصة في الآلات ومعدات الشحن وأنه هو الذي يجب عليه أن يراعي ذلك وفقاً لنوعية البضاعة وحرصه عليها. وعملية الشحن هي أول مراحل النقل وهي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على السفينة، ورفعها من على أرصفة الميناء ووضعها على السفينة.

رابعاً: الالتزام برص البضائع :

إذا كان الالتزام بشحن البضائع قد يتفق على أن يقوم بها الشاحن إلا أن الالتزام برص البضائع داخل السفينة هو التزام أساس على عاتق الناقل لأنها مسألة فنية تتعلق بتوازن السفينة والملاحة البحرية وهي من مسؤوليات الربان الأولى وهي نواحي فنية لا يتمتع بها الشاحن.

فالربان يقوم بتنسيق وترتيب وضع البضائع داخل العنابر أو الأماكن المخصصة لها في السفينة مع اتخاذ العناية الواجبة حسب طبيعة البضائع، كأن تكون في حاوية إلى وضعها في ثلاجات أو أماكن تهوية وتبريد معينة أو يتم وضع حواجز خشبية أو تغليف بشكل معين.

خامساً: الالتزام بالمحافظة على البضائع :

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة، فقد تقتضي طبيعة البضائع وفقاً لعقد النقل أو العرف حفظها في أماكن بعيدة عن الحرارة أو في درجات حرارة معينة أو تحتاج إلى تهوية مستمرة، وإذا رأى الربان أن البضائع غير مغلقة أو أن التغليف ليس جيداً عليه أن ينبه الشاحن إلى ذلك وإلا كان مسؤولاً عن الإخلال بالمحافظة على البضائع، ومن تبعات المحافظة على البضاعة التزام الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السفر أياً كان سبب ذلك بذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه وتحمل المصاريف الناشئة عن ذلك إلا إذا كان التوقف راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له أو نائبه أو أحد تابعيه فيه حيث تكون المصروفات في هذه الحالة على الشاحن ويستحق الناقل الأجرة المتفق عليها عن الرحلة كاملة إذا وصلت البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

سادساً: الالتزام بتفريغ البضائع:

يقصد بتفريغ البضائع فك رصها وإخراجها من العنابر أو أماكنها في السفينة وإنزالها، ويقع عبء تفريغ البضائع على عاتق الناقل ما لم يتفق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بذلك. وتفرغ البضائع يعتبر عملية مادية تنتهي بها الرحلة البحرية، وهو قد يكون تلقائياً أو تفريغ تحت الروافع.

والتفريغ التلقائي شرط يضعه الناقل في عقد النقل أو سند الشحن بموجبيه يستطيع الناقل تفريغ البضائع مباشراً وإخراجها من السفينة بمجرد وصول السفينة في الميناء المحدد. أما التفريغ تحت الروافع فهو يعني قيام لناقل بتسليم البضائع تحت الروافع على ظهر السفينة حيث يتسلم المرسل إليه البضاعة ثم يقوم بإنزالها وتفرغها.

سابعاً: التزام الناقل بتسليم البضائع :

يلتزم الناقل بتسليم البضائع عند وصول السفينة في ميناء الوصول، وعملية التسليم تعتبر عملية قانونية بموجبها ينتهي عقد النقل، والتسليم قد يقع أولاً ثم يليه التفريغ وذلك في حالة إذا كان التفريغ يقع على عاتق الشاحن، كما أن التسليم قد يتم مع التفريغ وهذا يتم في حالة التسليم تحت الروافع، وقد يتم التسليم بعد التفريغ وذلك في حالة التفريغ التلقائي، ولا يوجد مانع من التسليم في المركز الرئيسي أو أحد مراكز الناقل أو في مخازنه وهو ما يعرف بشرط من المخزن إلى المخزن.

وتسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قريبة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق في تسلمها ما لم يثبت غير ذلك، وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرات النسخ الأخرى وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخاً.

وتبعاً لشكل سند الشحن يتم التسليم فإذا كان سند اسماً فلا يتم تسليم البضاعة إلا لمن صدر السند باسمه أو نائبه. وإذا كان السند لأمر أو إذن فيجب على الناقل التحقق من المظهر إليه وأن حامل وصل إليه السند عن طريق سلسلة متصلة من التظهيرات، وإذا كان السند لحامله فإن الناقل يسلم البضاعة لمن يبيد سند الشحن.

س ٣١/ ما حكم رص البضائع على سطح السفينة؟

الأصل ← أن سلامة البضائع تقتضي رصها داخل عنابر السفينة المخصصة لحفظ البضائع وفقاً لطبيعتها، ويمتنع على الربان القيام برص البضائع على سطح السفينة نظراً لأنه غير معد بطبيعته لوضع البضائع المشحونة حيث تتعرض للرطوبة وحرارة الشمس والأمطار والعواصف وغيرها من أخطار الملاحة البحرية.

مع ذلك يجوز للربان رص البضائع على السطح وذلك في الأحوال الآتية.....

- ١- إذا كان النقل ساحلي بين الموانئ ٢- إذا كانت طبيعة البضائع أو الشحنة مما يسمح بمثل هذا النوع المصرية.
- ٣- إذا جرى عرف الميناء على الشحن ٤- إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون على السطح.
- المعمول به في ميناء الشحن.
- ولا يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع المشحونة على السطح في الحالات السابقة والمنصوص على ذلك في سند الشحن سواء كانت هذه الأضرار هي هلاك البضاعة أو تلفها، وذلك إذا أثبت أن الأضرار ناتجة عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

س ٣٢/ ما حكم امتناع المرسل اليه عن التسليم؟

يلتزم المرسل إليه باستلام البضائع من الناقل في الزمان والمكان المتفق عليه، فإذا لم يحضر المرسل إليه أو صاحب الحق في استلام البضائع أو حضر وامتنع عن تسلمها جاز للناقل أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، ويجوز للناقل أن يطلب من القاضي الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء الناقل حقه في الأجرة أو المصاريف أو في حالة تعرض هذه البضائع للهلاك أو التلف.

س ٣٣/ اكتب في مسؤولية الناقل البحري؟

مسئولية الناقل

أولاً: المسؤولية الشخصية للناقل :

يسأل الناقل عن أفعاله الشخصية سواء في مواجهة الربان والبحارة أو الشاحنين أو الغير، حيث يسأل الناقل في مواجهة الربان والبحارة والأضرار التي تحدث لهم مسؤولية عقدية. كما يسأل الناقل في مواجهة الشاحنين عن هلاك أو تلف أو تأخير البضائع إذا كان ذلك راجعاً لخطأ منه أو تابعيه، فإذا كان الضرر راجعاً لخطأ منه فإنه يسأل أمام الشاحنين مسؤولية عقدية. وإذا كان الخطأ راجعاً لأحد تابعيه فإنه يسأل مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه كما يسأل الناقل عن الأضرار التي تحدث للغير على أساس المسؤولية التقصيرية.

ثانياً: مسؤولية الناقل عن أعمال البحارة :

ذهب اتجاه إلى أن المسئول عن أعمال البحارة هو الربان لأنهم تابعين لهذا الأخير. الرأي الراجح ويؤيده الدكتور ← أن الناقل هو المسئول عن أفعال البحارة مسؤولية متبوع عن أفعال تابعيه وليس الربان، ولكن يسأل الربان إذا كان الخطأ راجعاً لسوء اختيار الربان للبحارة أو لعدم حسن الاختيار.

س.ف/ ما هي حالات مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؟

ثانياً: حالات مسؤولية الناقل :

يسأل الناقل عن هلاك البضاعة وتلفها بالتأخير في وصولها وذلك على التفصيل التالي :

- الهلاك** ← الهلاك قد يكون عدم وصول البضاعة كلياً وهذا هو الهلاك الكلي وقد يكون عدم وصول جزء من البضاعة وهذا هو الهلاك الجزئي، فقد لا تصل البضاعة نهائياً، كما قد تصل البضاعة ناقصة الوزن أو العدد أو الكمية، وجرى العرف على أن الناقل لا يسأل عن النقص العادي الذي يصيب البضاعة أثناء الطريق وهو ما يعرف بعجز الطريق كتخثر جزء من السوائل أو نقص كمية من الحبوب ويحدد العرف مقدار عجز الطريق.
- وتعد البضائع في حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال السنتين يوماً التالية لانقضاء أو انتهاء ميعاد التسليم المتفق عليه أو الميعاد الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.
- التلف** ← قد يكون التلف كلياً أو جزئياً، والتلف هو عدم صلاحية البضائع فيما أعدت له حيث تصل كاملة ولكنها معيبة.
- التأخير** ← يقصد بالتأخير وصول البضاعة في غير الميعاد المتفق عليه كأن يتفق على نقل كمية من الورود بمناسبة أعياد رأس السنة فتصل البضاعة بعد هذه الأعياد، إذ قد يكون المرسل إليه مرتبط بتسليم هذه البضائع في مواعيد معينة مع تجار آخرين وقد يتعرض لتوقيع غرامات تأخير عن هذه الصفقات. وميعاد تسليم البضائع قد يكون محدداً في عقد النقل أو سند الشحن، وقد لا يكون محدداً إذ في هذه الحالة يتم تحديده وفقاً للعرف التجاري السائد.

س.ف / اكتب في أساس مسؤولية الناقل البحري ؟

أساس مسؤولية الناقل :

☞ وفقاً لاتفاقية بروكسيل عام ١٩٢٤ ← مسؤولية الناقل عن الخطأ الشخصي الصادر منه أو من أحد تابعيه تقوم على الخطأ المفترض.

☞ وفقاً لقواعد هامبورج التي تم توقيعها في ٣١ مارس ١٩٧٨ فهي قائمة أيضاً على الخطأ المفترض حيث لا يحتاج الشاحن أو المرسل إليه إثبات خطأ الناقل أو التابعين وإنما يكفي إثبات الضرر، أي أن الضرر لا يتحمل وفقاً لقواعد هذه المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض عبء إثبات خطأ الناقل أو تابعيه.

☞ وكذلك لا يتحمل عبء إثبات علاقة السببية، فالمسؤولية القائمة على الخطأ المفترض تنقل عبء الإثبات من على كاهل المضرور وتلقى بها على المتسبب في الضرر وهو الناقل والذي يجب عليه لكي يتخلص من المسؤولية نفى الخطأ بأن يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له أو نائبه أو لأحد تابعيه في وقوعه.

☞ أما أساس المسؤولية في قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فهي قائمة أيضاً على الخطأ المفترض في حق الناقل والتي تنقل عبء إثبات الخطأ من المضرور وتلقي به على عاتق الناقل ينفي الخطأ لكن نجد أن الاختلاف بين اتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحري، أن الاتفاقية أقامت مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض مع وضع بعض الحالات الاستثنائية من هذه المسؤولية والتي على أساسها لا يفترض الخطأ، أما قانون التجارة البحري فتح الباب على مصراعيه للناقل لكي يعفي من المسؤولية في حالة إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو نائبه أو أحد من تابعيه فيه، هذا السبب الأجنبي يتسع ليشمل القوة القاهرة، والعيب الذاتي للبضاعة، وفعل الغير، وخطأ الشاحن، وغير ذلك من الحالات التي تندرج تحت مفهوم السبب الأجنبي.

س.ف / حالات إعفاء الناقل من المسؤولية ؟

أولاً: القوة القاهرة:

☞ القوة القاهرة ← هو تعريف مركب يتضمن علي شقين لتوافر القوة القاهرة :

☞ الشق الأول ← عدم توقع الحادث . ☞ الشق الثاني ← عدم إمكان تفادي الحادث .

☞ فإذا انتفي أحدهما انتفت القوة القاهرة
ومن أمثلة القوة القاهرة الزلازل والبراكين والعواصف الشديدة غير المتوقعة، بينما لا تعد الظروف البحرية السيئة من قبيل القوة القاهرة لأنها من الأمور المتوقعة كارتفاع الأمواج والعواصف المعتادة وغير ذلك مما يعتبر من المخاطر البحرية المعتادة.

☞ ولا فرق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ وهو الحادث النابع من الاداة المستخدمة ذاتها كانهجار محركات السفينة مادام لم يثبت وجود إهمال أو تقصير في اعداد السفينة وتجهيزها فالحادث المفاجئ يعتبر من قبيل القوة القاهرة طالما لا يمكن توقعه أو تلافيه.

ثانياً: العيب الذاتي للبضاعة:

☞ العيب الذاتي للبضاعة هو أن تكون طبيعتها مما يتلف أو يهلك أو تجد صعوبة في تسليمها إذا تعرضت للعوامل الطبيعية العادية كالحرارة أو البرودة أو الرطوبة مما لا دخل للناقل به.

ثالثاً: خطأ الشاحن:

☞ يعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف والتأخير في تسليم البضاعة راجعاً إلى خطأ الشاحن نفسه، كأن يدلي ببيانات خاطئة عن طبيعة البضاعة وأوصافها، أو لم يقيم بتعبئة وتغليف البضائع بشكل مناسب. ولا يكفي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن خطأ الشاحن فحسب وإنما يسأل الشاحن عن الأضرار التي تسببها بضاعته، للسفينة أو البضائع الأخرى الموضوعة على السفينة.

رابعاً: خطأ الغير:

يعفي الناقل من المسؤولية إذا كان الخطأ صادراً من الغير، مثل قيام سفينة مملوكة للغير من الاصطدام بسفينة الناقل ودون خطأ منه مما أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، أو أن السفينة تحمل بضائع بها عيب ذاتي أدى إلى تلف البضائع الأخرى، فمالك هذه البضائع يكون له الرجوع بالتعويض على مالك البضائع التي بها عيباً ذاتياً.

خامساً: صور النقل المستبعدة من نطاق مسؤولية الناقل والتي يعفي بموجبها من المسؤولية والتي تعتبر حالات استثنائية:

- النقل على سطح السفينة** ← فإذا تم نقل البضائع على السطح فإن الناقل يعفي من المسؤولية إذا أثبت أن ما لحق البضاعة من هلاك أو تلف إنما نتج عن تعرضها للمخاطر الطبيعية الناتجة عن النقل على سطح السفينة.
- نقل الحيوانات الحية** ← لا يسأل الناقل عن هلاك الحيوانات الحية أو ما يلحق بها من ضرر إذا كان ذلك راجعاً إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.
- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر** ← قد فرق المشرع بين أمرين في هذا الالتزام الأخلاقي.
- الأمر الأول** ← هو إنقاذ الأرواح حيث يكون التزام الناقل الأخلاقي بقوة أمرة يفرضها العرف البحري، إذ أعفى المشرع الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط، فكل خسارة تلحق بالبضائع تهون في سبيل إنقاذ الأرواح.
- الأمر الثاني** ← وهو إنقاذ الأموال فهو من الأمور الاختيارية وبالتالي لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها لإنقاذ هذه الأموال معقولة.

سادساً: حالات نقل مستبعدة من مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري :

- الملاحه الساحلية بين المواني المصرية** ← لا تسري أحكام مسؤولية الناقل إذا كان النقل ساحلي بين المواني المصرية، إذ لا تتعرض البضائع لمخاطر النقل في أعالي البحار. والمشرع لم يقرر إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع في النقل الساحلي وإنما قرر عدم خضوع مسؤولية الناقل لأحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري والتي تقرر بأن يضمن الناقل هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسليمها، وإنما تخضع مسؤولية الناقل في النقل الساحلي وفقاً للقواعد العامة ما لم يتفق الطرفين الناقل والشاحن على خضوع هذا النقل لأحكام مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري، فإذا لم يتفق على ذلك فإن مسؤولية الناقل في النقل الساحلي لا تقوم على الخطأ المفترض وعلى المضرورة إثبات خطأ الناقل والضرر الواقع عليه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.
- النقل بمقتضى عقد إيجار** ← أيضاً لا تسري أحكام مسؤولية الناقل وفقاً للمادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحري إذا كان النقل يتم بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسري أحكام هذه المسؤولية.

س٣٤/ هل يجوز للناقل وضع شروط تعفيه من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع؟

- تدخل المشرع بنص صريح ببطالان كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عن الضرر والذي يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها، أو تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل، أو تعديل تحديد مسؤولية الناقل بأقل من الحد الذي قرره قانون التجارة البحري.
- هذا البطالان لا يمتد إلى الاتفاقات التي تتم بعد وقوع الحادث.
- ولنفس الحكمة أيضاً يجوز الاتفاق على زيادة الحدود القصوى لمسؤولية الناقل حتى لو كان هذا الاتفاق قبل وقوع الحادث، لأن تحديد المسؤولية موضوع لمصلحة الناقل فيجوز له أن يتنازل عن ذلك وزيادة حجم التعويض الذي يلتزم به ولكن بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن.

س ٣٥ / اكتب في تحديد مسؤولية الناقل البحري عن تأخير البضائع؟

تحديد مسؤولية الناقل :

تحدد مسؤولية الناقل أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة.

تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة:

يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجني لا يد له فيه . ويعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق. ولا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها عن الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك أو التلف. ولا يستحق أي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع إذا لم يخطر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال ستين يوماً من تاريخ التسليم.

تحديد مسؤولية تابعي الناقل :

إذا أقيمت دعوى المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها على أحد تابعي الناقل جاز له التمسك بأحكام الإعفاء من المسؤولية وتحديدها. ولا يجوز لتابعي الناقل التمسك بتحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الضرر يمكن أن يحدث.

حالات عدم جواز تحديد مسؤولية الناقل:

١- **تدوين الشاحن بيان عن طبيعة البضاعة في سند الشحن :** لا يجوز للناقل التمسك في مواجهة الشاحن بتحديد المسؤولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشاحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الدليل على ما يخالفها. ويحدث مثل هذا البيان إذا كان هناك نقل يتم على بضائع ذات قيمة كبيرة للناقل، كأن تكون أجهزة كمبيوتر أو آثار ذات قيمة تاريخية أو فنية أو معادن نفيسة أو أشياء ذات قيمة خاصة للشاحن.

لعدم تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لهذه الحالة يجب توافر الشروط التالية:

- أن يذكر الشاحن في سند الشحن بيان عن طبيعة البضائع وقيمتها.
- أن تكون هذه البيانات المدونة حقيقية وليست عشوائية.
- صحة وحقيقة البيانات المدونة قرينة بسيطة يجوز للناقل إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

٢- قصد إحداث الضرر من الناقل أو أحد تابعيه :

لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث وهو ما يعد في حكم الخطأ الجسيم الذي قد يرقى إلى مرتبة الخطأ العمدي.

يفترض اتجاه قصد الناقل، أو نائبه إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين ...

- إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند ذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.
- إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة.

س ٣٦ / اكتب في دعوى المسؤولية في عقد النقل البحري؟

دعوى المسؤولية

المقصود بدعوى المسؤولية ليست مسؤولية الناقل وحده وإنما جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً، أي كل دعوى مثل دعوى الناقل على الشاحن أو المرسل إليه للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تحدثها البضاعة للسفينة أو للمطالبة بأجرة النقل.

يمكن تلخيص أحكام هذه الدعاوى في الآتي

- ١- تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم.
- ٢- ينقطع التقادم بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول، أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بنوب خبير لتقدير الأضرار.
- ٣- ينقضي حق من وجهت إليه المطالبة كالناقل مثلاً في الرجوع على غيره من الملتزمين كصاحب سفينة آخر اصطدم به أو صاحب بضائع سببت ضرر للبضائع الأخرى بمضي تسعين يوماً من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء ولو انقضت مدة السنتين للتقادم.

س.ف/ اكتب في شروط الدفع بعد سماع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع ؟
صيغة اخري/ هل يجوز للناقل الدفع بعدم سماع دعوى المسؤولية ؟

الدفع بعدم سماع دعوى المسؤولية:

- يجوز للناقل الدفع أمام المحكمة المختصة بعدم سماع دعوى المسؤولية في حالة الهلاك الجزئي والتلف فقط إذا توافرت عدة شروط الآتية:
- ١- أن تكون دعوى المسؤولية ناشئة عن الهلاك الجزئي أو تلف البضاعة فقط.
 - ٢- استلام المرسل إليه البضاعة ودفع الأجرة.
 - ٣- عدم قيام المرسل إليه بكتابة التحفظات عن حالة البضاعة وإخطار الناقل بها خلال يومي العمل التاليين لاستلام البضاعة.
 - ٤- عدم قيام المضرور برفع دعوى المسؤولية خلال سمين يوماً من تاريخ تسليم البضاعة.
 - ٥- أن يتمسك الناقل بالدفع بعدم سماع دعوى المسؤولية أمام القاضي في الجلسة الأولى وألا يعتبر تنازلاً عن هذا الحق.

فهرس الاسئلة

الصفحة	السؤال
ص ٥	س١/ اكتب في خصائص القانون الجوي ؟
ص ٥	س ٢/ اكتب في التشريعات الدولية كأحد مصادر القانون الجوي الرسمية ؟
ص ٨	س ٣/ اكتب في المصادر الاتفاقية للقانون الجوي ؟
ص ٨	س٤/ اكتب في النظام القانوني للفضاء الجوي في التشريعات الوطنية؟
ص ١٠	س٥/ اكتب في النظام القانوني للفضاء الجوي في التشريعات الدولية؟
ص ١٢	س٦/ اكتب في النظام القانوني للمطارات؟
ص ١٣	س٧/ اكتب في تعريف الطائرة وطبيعتها القانونية وانواعها؟
ص ١٤	س٨/ اكتب في العناصر التي تتميز بها الطائرة؟
ص ١٧	س ٩/ اكتب في اجراءات تسجيل الطائرة؟
ص ١٧	س١٠/ اكتب في احكام رهن وبيع الطائرة؟
ص ١٩	س١١/ اكتب في الحقوق الممتازة التي تقع علي الطائرة وترتيبها؟
ص ٢٠	س١٢/ اكتب في شروط والتزامات طاقم الطائرة؟
ص ٢٠	س١٣/ اكتب في سلطات قائد الطائرة ومسؤوليته؟
ص ٢١	س١٤/ اشرح شروط تطبيق احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي ؟ □ صيغة اخري/ اكتب في نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ؟
ص ٢٣	س١٥/ اكتب في صور النقل الخاضع لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ؟
ص ٢٤	س١٦/ اكتب في النقل الجوي المستبعد من نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال؟
ص ٢٤	س١٧/ ما هو اساس مسؤولية الناقل الجوي؟
ص ٢٥	س١٨/ اكتب في خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص؟
ص ٢٧	س١٩/ وضع شروط وحالات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص؟

عرف ما يلي فيما لا يتجاوز سطرين

المصطلح	التعريف
الطائرة	مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة رفعها أساساً للطيران من ردود فعل حركة الهواء على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة .
شروط الايات	هي شروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي وأنشئ هذا الاتحاد، من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي الأوروبية في ٢٨ أغسطس سنة ١٩٢٩ في لاهاي، وأعيد تشكيله في مدينة هافانا سنة ١٩٤٥ . ويهدف هذا الاتحاد إلى وضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي. ولا تُعتبر هذه الشروط صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض مع أحكام التشريع الوطني أو اتفاقية دولية. كما أن هذه الشروط لا تلزم أطراف العقد إلا إذا اتفقوا على الأخذ بها. وقد اعتادت شركات النقل على طبع هذه الشروط على ظهر تذكرة السفر أو خطاب النقل.
اتفاق الترانزيت	بمقتضى هذا الإتفاق تلتزم كل دولة متعاقدة بمنح الدول المتعاقدة الأخرى، فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة، حريتين وهما، حرية الطيران عبر إقليمها دون هبوط، و حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية كالتزود بالوقود والمؤن. وقد صدقت مصر على هذا الإتفاق بمقتضى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧.
شروط الأكو	هي شروط الاتحاد العربي للنقل الجوي وأنشئ الاتحاد العربي للنقل الجوي، من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية، في أغسطس سنة ١٩٦٥ . ويهدف هذا الاتحاد إلى وضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي. ولا تعتبر هذه الشروط صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع أحكام التشريع الوطني أو اتفاقية دولية. كما أن هذه الشروط لا تلزم أطراف العقد إلا إذا اتفقوا على الأخذ بها.
الخطوط الجوية المنتظمة	يقصد بالخط الجوي ← خط جوي منظم يستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع . ويجب أن تتوافر في الرحلات الجوية المنتظمة الخصائص الآتية: ١- المرور بالفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم أكثر من دولة. أي أن تمر الطائرة بين نقطتين تقع أحدهما خارج إقليم دولة واحدة. ٢- أن يتم تشغيل الطائرات التابعة لهذه الخطوط لنقل الركاب أو البضائع أو البريد بمقابل، وأن تكون الرحلات متاحة للجمهور. ٣- أن يتم تشغيل هذه الرحلات بين نقطتين أو أكثر بناء على جدول مواعيد معلن للجمهور.

الخطوط الجوية غير المنتظمة	إذا تخلفت شروط وخصائص الخطوط الجوية المنتظمة فإننا نكون بصدد خط جوي دولي غير منتظم. ومثال ذلك الرحلات الفردية والنوادي، ورحلات النزهة، ورحلات مكافحة الأمراض والأوبئة.
المطار	كل مسطح من اليابسة أو المياه المُعد خصيصاً لإقلاع وهبوط الطائرات ومناوراتها وتعد المباني وممرات العبور جزءاً أساسياً من المطار.
حقوق الارتفاقات الجوية	هي قيود وضعها المشرع علي عاتق اصحاب الاملاك المجاورة للمطارات وحقوق الارتفاق تشمل، إزالة أو منع إقامة أية مبان أو إنشاءات أو أغراس أو أسلاك أو أية عقبة مهما كان نوعها أو تحديد ارتفاعها، وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية، ووضع علامات للإرشاد عن العوائق، طبيعية أو من صنع الإنسان .
محطة الرسو الجوي	المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في المرحلة ما بين محطتي القيام والوصول وذلك بغض النظر عن سبب الهبوط سواء اكان لأسباب فنية (كتزويد الطائرة بالوقود) او لأسباب تجارية (كأخذ مسافرين او انزالهم)
الناقل المتعاقد والناقل الفعلي	الناقل المتعاقد هو كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لأحكام هذه الاتفاقية مبرم مع مسافر او من يمثله قانوناً الناقل الفعلي فعرفته بأنه كل شخص يقوم بمقتضي ترخيص من الناقل المتعاقد بتنفيذ كل عملية النقل او جزء منها كما قررت الاتفاقية سريان احكامها علي هذا النوع من النقل .
النقل متعدد الوسائط	يقصد بالنقل متعدد الوسائط النقل الذي يتم عبر وسائل مختلفة للنقل بحيث يتم جزء من الرحلة جواً وجزء آخر بحراً وجزء ثالث برأ . ويخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقاً لطبيعته فيخضع النقل الجوي لإتفاقية مونتريال ويخضع النقل البحري للقانون البحري والنقل البري للقانون التجاري او المدني حسب الاحوال .
القانون الجوي	هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة الجوية ووسائلها واستخدام هذه الوسائل، كما ينظم أيضاً العلاقات القانونية والوقائع المادية الناشئة عن استخدام هذه الوسائل.
النقل الجوي الداخلي	النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين داخل إقليم دولة واحدة، فهذا النقل يخضع لأحكام التشريعات الوطنية المعنية. على ذلك يجوز لكل دولة متعاقدة أن ترفض منح الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تقوم بنقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من أي نقطة داخل إقليمها إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم. فهذا النقل قاصر فقط على الشركات الوطنية، وذلك حماية لها من سيطرة بعض الشركات الأجنبية عليها.
الزحافات الهوائية	وهي عبارة عن وسيلة نقل تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تندفع به محركاتها رأساً فهي تسير برد فعل انعكاس الهواء المدفوع من المركبة علي سطح الماء او اليابسة بينما تطير الطائرة بقوة رد فعل الهواء ذاته.

<p>الطائرات من الناحية الفنية</p>	<p>تنقسم الطائرات من الناحية الفنية إلى نوعين:</p> <p>النوع الاول ← هو الأيروساتات، وهي طائرات أخف في وزنها من الهواء، وهي عبارة عن أجهزة تحلق بأجهزة توجيه وبواسطة قوة آلية محركة.</p> <p>النوع الثاني ← هو الأيرودين، وهي طائرات أثقل في وزنها من الهواء، وهي تحلق اعتماداً على قوة رد الفعل الناتج من حركة الأسطح الطائرة بالنسبة للهواء.</p>
<p>قائد الطائرة</p>	<p>هو أهم أفراد طاقم الطائرة، فهو يتولى قيادة الطائرة وتوجيهها وهذه المهنة تبرز أهم وظائف قائد الطائرة وهي الوظيفة الفنية. وهو المسؤول عن إعداد الرحلة الجوية وتنفيذها، ومن ثم فهو يدخل في معاملات مع الغير سواء فيما يتعلق بالطائرة أو ركبها فهو بذلك يقوم بوظيفة تجارية. ثم هو أخيراً يمثل السلطة العامة بهدف الحفاظ على الأمن والنظام داخل الطائرة.</p>
<p>عقد النقل الجوي الدولي</p>	<p>هو عقد بمقتضاه يلزم شخص ويسمي الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمي المسافرين أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل إليه إلى مكان آخر جواً بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد .</p>
<p>الناقل الجوي المنتظم</p>	<p>وهو الذي يقوم بعمليات نقل جوي تتخذ صفة المرفق العام، أي يقدم خدماته للجمهور على قدم المساواة بين جميع الأفراد، لا يجوز له رفض إبرام عقد النقل إلا إذا كان رفضاً مبرراً. كأن يرفض نقل شخص مجنون أو في حالة سُكر مثلاً.</p>
<p>الناقل الجوي غير المنتظم</p>	<p>هو الذي يقوم بعمليات النقل الجوي ولا يتخذ صفة المرفق العام، حيث تتم الرحلات بحسب الطلب، أي بصفة غير منتظمة، ذلك طبقاً للاتفاق مع الناقل في كل رحلة على حده. ويجوز للناقل، في هذه الحالة، رفض إبرام العقد.</p>
<p>المسؤولية الشخصية للناقل</p>	<p>تؤسس مسؤولية الناقل علي الخطأ المفترض ← حيث يلتزم الناقل بسلامة المسافر وهو التزم بتحقيق نتيجة وتنعقد مسؤوليته إذا اخل بتنفيذ هذا الالتزام ولا يمكنه التنصل منها إلا إذا اثبت ان الضرر الذي لحق بالمسافر يرجع الي سبب اجني لا دخل لإرادته فيه ، او بفعل المسافر.</p>
<p>المسؤولية الموضوعية للناقل</p>	<p>تؤسس مسؤولية الناقل علي فكرة المخاطر وتحمل التبعة ← كالتشريع الالمانى والروسى، يسأل الناقل مسؤولية موضوعية عن الاضرار التي تلحق بالمسافرين حتي ولو لم يثبت ارتكابه اي خطأ، ويتعين علي المضرور اثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل</p>

س١/ اكتب في خصائص القانون الجوي ؟

القانون الجوي ← هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة الجوية ووسائلها واستخدام هذه الوسائل، كما ينظم أيضاً العلاقات القانونية والوقائع المادية الناشئة عن استخدام هذه الوسائل.

خصائص القانون الجوي:

١ - جدة وحدانية القانون الجوي:

فقد ظهر في القرن العشرين في أعقاب الحرب العالمية الأولى، عندما تم استخدام الطائرة لأغراض تجارية، الأمر الي دفع المشرع على المستوى الوطني والدولي للتدخل لتنظيم نشاط الطائرات. كما تتميز قواعد القانون الجوي بالتطور الناتج عن التكنولوجيا التي تتعلق بالطائرة كأداة للملاحة الجوية.

٢ - الطابع الدولي للقانون الجوي:

نظراً لأستخدام الطائرة كأداة للملاحة الجوية للسفر لمسافات طويلة بين نقطتين في بلدين مختلفين، فقد كان من الطبيعي أن يثير استخدام الطائرة العديد من المشاكل على الصعيد الدولي. الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد قانونية موحدة تحكم المشكلات القانونية المتعلقة باستخدام الطائرات في الملاحة الجوية.

٣ - ذاتية القانون الجوي واستقلاله:

يحتوي القانون الجوي على العديد من القواعد القانونية التي تنتمي إلى فروع مختلفة من القانون، مثل القانون التجاري، والقانون الدولي العام، والقانون الدولي الخاص، والقانون المدني، والقانون الجنائي، والقانون الإداري. القول بذاتية القانون الجوي واستقلاله من فروع القانون الأخرى إنما يتأتى عدة أمور:

الأمر الأول ← صعوبة تصنيفه ونسبته إلى أحد فروع القانون المعروفة.
الأمر الثاني ← السمات الخاصة للأداة التي تتعلق بها أحكامه، وتفرداها بخصائص لا تتوفر لأي مركبة أخرى
الأمر الثالث ← البيئة التي تمارس فيه هذه الأداة نشاطها.

٤ - قواعد القانون الجوي ذو طابع أمر:

تتميز قواعد القانون الجوي بأنها قواعد قانونية ملزمة لا يجوز للأفراد مخالفتها. ومن ثم يندر أن نجد القواعد المفسرة أو المكملة لإرادة الأطراف.

يرجع سبب ذلك ← إلى إرتباط قواعد القانون الجوي بأمن وسلامة الملاحة الجوية، والاستقرار السياسي للدول ولأمنها القومي.

كما يتميز القانون الجوي بطابعه اللانحي، حيث يتم تنظيم معظم موضوعاته من خلال لوائح خاصة.

س ٢ / اكتب في التشريعات الدولية كأحد مصادر القانون الجوي الرسمية ؟

أولاً: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون الجوي العام وتشمل:

١ - اتفاقية باريس بشأن تنظيم الملاحة الجوية ١٩١٩:

تشتمل هذه الاتفاقية الموقعة من قبل ٢٧ دولة في ١٣ أكتوبر ١٩١٩ على تسعة أبواب وثمانية ملاحق. وتؤكد الإتفاقية على مبدأ سيادة الدول المتعاقدة وغير المتعاقدة على فضاءها الجوي. وتنظم الاتفاقية القواعد المتعلقة بجنسية الطائرات وشهادات صلاحيتها للطيران، وإجازات أفراد طاقمها.

٢- اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني ١٩٤٤:

نظراً لما تعرضت له إتفاقية باريس ١٩١٩ من إنتقادات، منها، عدم قدرتها على تحقيق التوازن بين مصالح الدول، وقصور أحكامها عن تلبية إحتياجات الملاحة الجوية، وعدم مواكبتها للتقدم المذهل في مجال صناعة الطائرات، فقد دعت الولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٤٤ إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة شيكاغو، بهدف وضع قانون دولي جديد ينظم الطيران المدني.

وتتضمن هذه الاتفاقية أربعة إتفاقات وهي، الإتفاق المؤقت للطيران المدني الدولي، وإتفاقية الطيران المدني الدولي، وإتفاق الترانزيت، وإتفاق الحريات الخمس.

٣- الإتفاق المؤقت للطيران المدني الدولي:

استهدف هذا الإتفاق تحقيق التعاون بين الدول المتعاقدة في مجال الملاحة الجوية قبل أن تدخل إتفاقية شيكاغو، وهي الإتفاقية الأساسية، حيز التنفيذ.

وقد دخل هذا الإتفاق حيز التنفيذ في ٦ يونيو لسنة ١٩٤٥، وانتهى العمل بأحكامه في ٤ أبريل لسنة ١٩٤٧، عندما دخلت إتفاقية شيكاغو لتنظيم الطيران المدني الدولي حيز التنفيذ بعد أن صدقت عليها ٢٨ دولة.

٤- إتفاقية الطيران المدني الدولي (الإتفاقية الأساسية- إتفاقية شيكاغو):

تعد هذه الإتفاقية أهم الإتفاقيات التي تمخض عنها مؤتمر شيكاغو لسنة ١٩٤٤. وتشتمل على أربعة أجزاء:

الجزء الأول - ويتعلق الملاحة الجوية ويتناول نطاق تطبيق الإتفاقية، والطيران فوق إقليم الدول المتعاقدة، وجنسية الطائرات والشروط اللازم توافرها بها، والتدابير اللازمة لتسهيل الملاحة الجوية، والنماذج الدولية والإجراءات الموصى بها في هذا الشأن.

الجزء الثاني - ويتعلق بالمنظمة الدولية للطيران المدني، ويتناول تشكيلها، والهدف منها، وجمعيتها العمومية، ومجلسها، وموظفيها ومالياتها، والترتيبات الدولية التي تراها.

الجزء الثالث - ويتعلق بالنقل الجوي الدولي، ويخصص للمعلومات والتقارير المتعلقة بالنقل، والمطارات، والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية، وهيئات ومؤسسات الإستغلال الجوي المشترك.

الجزء الرابع - يتضمن الأحكام الختامية، حيث يخصص لمعالجة علاقة الإتفاقيات بالإتفاقيات الدولية الأخرى والمنازعات الناتجة عن الإخلال بالتعهدات الناشئة عنها، ومدى تطبيق الإتفاقية في أوقات الحروب وحالات الأزمات، والتعاريف اللازمة لوضع التنفيذ، والملحقات وقد دخلت حيز التنفيذ سنة ١٩٤٧ وصدقت عليها مصر في نفس العام.

٥- إتفاق الترانزيت:

بمقتضى هذا الإتفاق تلتزم كل دولة متعاقدة بفتح الدول المتعاقدة الأخرى، فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة، **حريتين** وهما، **حرية الطيران** عبر إقليمها دون هبوط، و**حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية** كالتزود بالوقود والمؤن.

وقد صدقت مصر على هذا الإتفاق بمقتضى القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٤٧.

٦- إتفاق الحريات الخمس:

فضلاً عن الحريتين السابقتين تتضمن هذه الإتفاقية ثلاث حريات أخرى وهما :

- ١- حرية إنزال ركاب أو تفريغ بضائع أو بريد تكون الطائرة قد حملتها من الدولة التي تحمل جنسيتها.
- ٢- حرية أخذ ركاب أو شحن بريد أو بضائع لنقلها إلى إقليم أية دولة متعاقدة أخرى .
- ٣- حرية إنزال ركاب أو تفريغ بضائع أو بريد آتية من أية دولة متعاقدة أخرى.

٧- اتفاقية طوكيو ١٩٦٣:

وتتعلق هذه الإتفاقية بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تُرتكب على متن الطائرات، واشتملت على سبعة فصول وهي: نطاق تطبيق الإتفاقية والإختصاص القضائي بنظر الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات، وسلطات قائد الطائرة إزاء هذه الجرائم والأفعال، والإستيلاء غير المشروع على الطائرات، وسلطات الدول المتعاقدة وإلتزاماتها بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، وأحكام أخرى تتعلق بتسليم مرتكبي هذه الجرائم والأفعال والقبض عليهم والتحقيق معهم، وأحكام بروتوكولية خاصة بالتصديق على الإتفاقية والإنضمام إليها ونقضها وفض المنازعات الناشئة عن تفسيرها.

٨- اتفاقية لاهي ١٩٧٠ المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات:

مع إزدياد ظاهرة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وتحويل مسارها بالقوة، طالب المجتمع الدولي المنظمة الدولية للطيران المدني بسرعة عقد إجتماع لبحث هذه الظاهرة واتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين الطائرات والمحافظة على سلامة ركابها. وبالفعل أعدت المنظمة الدولية للطيران المدني مشروع إتفاقية دولية، وتمت الموافقة عليه من قبل المؤتمر الدولي للقانون الجوي في ١٦ ديسمبر لسنة ١٩٧٠، وصدر في شكل إتفاقية دولية تسمى "الإتفاقية الخاصة بقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في ١٦ ديسمبر لسنة ١٩٧٠.

وتضمنت الإتفاقية ١٤ نصاً يتعلق بنطاق تطبيقها والأفعال المعاقب عليها، وإلزام الدول المتعاقدة بتوقيع أقصى العقوبات على مرتكبيها، وإتخاذ الإجراءات اللازمة للقبض عليهم، ومحاكمتهم أو تسليمهم، والأحكام الخاصة بالتصديق عليها ونقضها.

٩- اتفاقية مونتريال ١٩٧١:

تتعلق هذه الاتفاقية بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، وتضمن ١٦ مادة تناولت فيها الأفعال المجرمة، وإلزام الدول المتعاقدة بتوقيع عقوبات صارمة على مرتكبيها، ونطاق تطبيقها، وإلزام الدول المتعاقدة باتخاذ التدابير المتعلقة باختصاصها بهذه الأفعال، والقبض على مرتكي الأفعال والتحقيق معهم وتسليمهم، وإلزام الدول المتعاقدة باتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع وقوع هذه الأفعال، والتعاون بين الدول قضائياً في خصوص الإجراءات الجنائية المتعلقة بهذه الأفعال، وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ٢٦ يناير سنة ١٩٧٣ وصدقت عليها مصر سنة ١٩٧٥.

ثانياً: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون الجوي الخاص:

تنظم هذه الاتفاقيات المسائل القانونية التي يثيرها النقل الجوي الدولي، والتصرفات القانونية المتعلقة به، والمسئولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح، وتشمل اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣، اتفاقية جنيف لسنة ١٩٤٨، اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢، وإتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

سوف نتناول أحكام هذه الاتفاقيات على النحو التالي:

١- اتفاقية وارسو ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي:

تنظم هذه الاتفاقية النقل الجوي الدولي وتم التوقيع عليها في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر لسنة ١٩٢٩ ودخلت حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر لسنة ١٩٣٣.

وقد انضمت مصر لاتفاقية وارسو بموجب القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥ وأصبحت سارية في حقها في ٧ ديسمبر ١٩٥٥.

٢- اتفاقية روما ١٩٣٣ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات:

تشتمل هذه الإتفاقية على ١٥ مادة تناولت فيها نطاق تطبيقها، وتحديد مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات، والحالات التي لا يجوز فيها، وحالات رفعه، والقواعد المتعلقة بالتصديق عليها والإنضمام إليها وتعديلها ونقضها.

٣- اتفاقية جنيف ١٩٤٨ الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات:

تشتمل هذه الإتفاقية على ٢٣ مادة تناولت فيها نطاق تطبيقها، والتأمينات العينية التي ترد على الطائرات، وكيفية الحجز على الطائرات وبيعها بيعاً جبرياً، والقواعد المتعلقة بالتصديق عليها والانضمام إليها وتعديلها ونقضها.

وقد دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ في ١٧ سبتمبر لسنة ١٩٥٣، وانضمت إليها مصر بمقتضى القرار الجمهوري رقم ٥٥١ لسنة ١٩٦٩.

٤- اتفاقية روما ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض:

تشتمل هذه الإتفاقية على ٦ أبواب تتناول مبادئ المسئولية قبل الغير على سطح الأرض، ومدى المسئولية، والتأمينات المخصصة لضمان مسئولية المستغل، وقواعد الإجراءات ومواعيد التقاضي، وتطبيق الإتفاقية، والقواعد المتعلقة بالتصديق عليها والإنضمام إليها وتعديلها ونقضها.

وقد دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ في ١٤ فبراير لسنة ١٩٥٨، وصدقت عليها مصر بمقتضى القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣.

٥- اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي

الدولي:

- تتضمن هذه الاتفاقية على ٥٧ مادة موزعة على ٧ فصول تتناول نطاق تطبيق الاتفاقية، ووثائق النقل، والالتزامات التي تقع على عاتق أطراف عقد النقل، ومسئولية الناقل.
- وقد وقعت مصر على الاتفاقية ولكنها لم تصدق عليها ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣
- وتعد اتفاقية مونتريال اتفاقية جديدة جاءت لتلغي اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وبروتوكولاتها المعدلة وتحل محلها في حكم القانون الجوي الدولي بنصوص تراعي ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية.

س ٣/ اكتب في المصادر الاتفاقية للقانون الجوي ؟

١- شروط الإتحاد الدولي للنقل الجوي "شروط الإياتا" :

- أنشئ هذا الاتحاد في ٢٨ أغسطس سنة ١٩٢٩ في لاهاي، وأعيد تشكيله في مدينة هافانا سنة ١٩٤٥.
- يهدف هذا الإتحاد** إلى وضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي. ولا تُعتبر هذه الشروط صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض مع أحكام التشريع الوطني أو اتفاقية دولية.
- كما أن هذه الشروط لا تلزم أطراف العقد إلا إذا اتفقوا على الأخذ بها.
- وقد اعتادت شركات النقل على طبع هذه الشروط على ظهر تذكرة السفر أو خطاب النقل.

٢- شروط الإتحاد العربي للنقل الجوي "شروط الأكو" :

- أنشئ الإتحاد العربي للنقل الجوي، من مجموع شركات ومؤسسات النقل الجوي العربية، في أغسطس سنة ١٩٦٥.
- ويهدف هذا الإتحاد إلى وضع شروط عامة لتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل الجوي. ولا تُعتبر هذه الشروط صحيحة إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع أحكام التشريع الوطني أو اتفاقية دولية. كما أن هذه الشروط لا تلزم أطراف العقد إلا إذا اتفقوا على الأخذ بها.

س ٤/ اكتب في النظام القانوني للفضاء الجوي في التشريعات الوطنية؟

- المقصود بالفضاء الجوي** الفضاء الذي يعلو إقليم الدولة وتُمارس فيه الملاحة الجوية، ويخضع، مثل المياه الإقليمية، لقوانين الدولة التي ينتمي إليها.

الفضاء الجوي والملكية الخاصة:

- الملكية لها وظيفة اجتماعية ولا يمكن بأي حال من الأحوال أن تتعارض مع الصالح العام.
- يثور التساؤل - في هذا الصدد - حول حق مالك السطح في ملكية الفضاء الجوي فوق أرضه.**
- تنص المادة ٢/٨٠٣ من القانون المدني على أنه** "ملكية الأرض تشمل ما فوقها وما تحتها إلى الحد المفيد في التمتع بها علواً أو عمقاً".
- كما تنص المادة ٥٥٢ من القانون المدني الفرنسي على أن** "حق المالك يشمل السطح والعمق، ومع ذلك فقد قيدت السلطة القضائية هذا الحق بتطبيق نظرية إساءة استخدام الحق".
- ويرى بعض الفقه أن الطيران لا يتعارض مع ملكية السطح، عندما تكون ملكية هذا الأخير محدودة بالجزء الذي يمكن تملكه واستخدامه.
- ومع ذلك، إذا تسبب مرور الطائرة في إلحاق الضرر بمالك السطح، فله الحق في طلب التعويض.

س.ف/ هل يجوز للدولة ان تمنع مرور الطائرات عبر فضاءها الجوي ما لم يتم منح اذن خاص ؟

🔗 انقسم الفقه- في هذا الصدد- إلى أربعة نظريات:

النظرية الأولى: حرية الطيران في الفضاء الجوي:

🔗 مفاد هذه النظرية أن الفضاء الجوي ملك لجميع الدول لا يخضع لسيادة دولة معينة.

🔗 وحجتهم في ذلك هي أن الفضاء، مثل البحر، ثروة ملك للبشرية جمعاء وأنه لا يمكن لأي دولة احتكار استغلال هذه المساحة ومنع الدول الأخرى من استغلالها. فمن المستحيل من الناحية العملية أن تضع الدولة يدها على الفضاء الجوي. ومن ثم لا يجوز أن يكون هذا الفضاء محلاً للملكية أو السيادة. ويرى أنصار هذه النظرية أنه لا يمكن تقييد حرية الطيران الكاملة إلا بموجب اتفاقات تجارية. 🔗 **النقد** ← أن عدم السيطرة على الفضاء الجوي لا يعني انتفاء السيادة عليه، فسيادة الدولة على إقليمها الجوي لا يعني السيطرة الفعلية على كل جزء به.

النظرية الثانية: السيادة المطلقة للدولة على فضاءها الجوي:

🔗 **مفاد هذه النظرية** ← هي أن الدولة لها السيادة المطلقة على الفضاء الجوي فوق أراضيها وأن هذه المساحة جزء لا يتجزأ من هذه الأراضي. 🔗 **يستند أنصار هذه النظرية** ← إلى أن الفضاء الجوي يُعد العنصر الثالث لإقليم الدولة إلى جانب الإقليم البري والبحري. ومن ثم يخضع إقليمها الجوي لسيادتها المطلقة شأنه في ذلك شأن كلاً من الإقليم البري والبحري لها. 🔗 **يترتب على ذلك** ← أنه يجوز لأي دولة أن تمنع أو تمنح للطائرات الأجنبية حق المرور بإقليمها الجوي. وذلك للحفاظ على سلامتها وصيانة أسرارها.

النظرية الثالثة: نظرية المناطق:

🔗 يرى أنصار هذه النظرية ضرورة التوفيق بين اعتبارين:

🔗 **الاعتبار الأول** ← هو حق الدولة في حماية أمنها ومصالحها الاقتصادية.

🔗 **الاعتبار الثاني** ← هو الاعتراف للدول الأخرى بالحق في استعمال الفضاء الجوي استعمالاً بريئاً.

🔗 ووفقاً لهذه النظرية ينقسم الفضاء الجوي إلى ثلاث مناطق:

🔗 **المنطقة الأولى** ← وهي المنطقة المتاخمة لسطح وتتمدد إلى أعلى ارتفاع يمكن أن تصل إليه الطائرة، وهي تخضع للسيادة المطلقة للدولة.

🔗 **المنطقة الثانية** ← وهي منطقة مجاورة للمنطقة الأولى، وتخضع لسيادة الدولة مع احتفاظ الدول الأخرى بالحق في المرور البري، وتتمدد إلى ارتفاع فوق ٣٠٠ ميل فوق سطح الأرض.

🔗 **المنطقة الثالثة** ← فهي منطقة عليا يكون فيها الفضاء الجوي حراً لا سيادة لأي دولة عليها، فهي ملك لجميع الدول على قدم المساواة، ولا يمكن لأي دولة أن تفرض قيوداً تحد من استغلاله.

🔗 **نقد النظرية** ← أنه لا يمكن اعتبار الفضاء الخارجي مكاناً بالمعنى المادي للكلمة حتى يمكن تحديده على وجه الدقة.

النظرية الرابعة: النظرية الوظيفية للفضاء الجوي:

🔗 يرى أنصار هذه النظرية أنه يتعين التمييز بين أمرين:

🔗 **الامر الأول** ← إذا كان استخدام الفضاء الجوي يمكن أن يؤثر سلباً على أمن الدولة وأمن مواطنيها ومنشآتها العسكرية والاقتصادية، وفي هذه الحالة، للدولة الحق في المطالبة بالسيادة المطلقة على كامل أراضيها.

🔗 **مثال ذلك** ← بث أقمار تقوم بأعمال تجسس أو إجراء بعض التجارب النووية.

⚖️ **الأمر الثاني** ← إذا تم استخدام الفضاء للأغراض السلمية.

⚖️ **مثال ذلك** ← استخدام الفضاء الجوي في الطيران المدني، والأمور العلمية والاتصالات، فإن الفضاء في هذه الحالة لا يخضع لسيادة دولة معينة، ويكون من حق جميع الدول استغلال هذا الفضاء الجوي.

موقف التشريعات الوطنية من مبدأ حق الدولة على فضاءها الجوي:

⚖️ تبنت معظم التشريعات الوطنية مبدأ السيادة المطلقة على فضاءها الجوي. ومثال ذلك القانون الفرنسي الصادر عام ١٩٤٢، والقانون الألماني الصادر عام ١٩١٠.

⚖️ **أما بالنسبة للمشروع المصري**، فقد نصت المادة ٤ من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ على أنه: "للدولة السيادة المطلقة والكاملة على الفضاء الجوي داخل إقليمها".

⚖️ وقد حددت المادة الأولى من هذا القانون المقصود بإقليم الجمهورية، وهو الذي يشمل المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والفضاء الجوي الذي يعلوها.

س٥/ اكتب في النظام القانوني للفضاء الجوي في التشريعات الدولية؟

⚖️ نظراً لاختلاف التشريعات الوطنية بشأن وضع تنظيم قانوني للفضاء الجوي، تم إبرام اتفاقيات دولية تنظم هذه المسألة الهامة، ومنها .

١- **اتفاقية باريس ١٩١٩** ← بدأ التقارب الدولي في مجال الطيران بتوقيع اتفاقية باريس سنة ١٩١٩، والتي تبنت مبدأ حق كل دولة في السيادة الكاملة على فضاءها الجوي مع السماح للدول المتعاقدة الأخرى بالمرور البري، وقت السلم، في فضاءها الجوي.

٢- **اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤** ← تم دعوة الكثير من الدول للمشاركة في مؤتمر بمدينة شيكاغو بهدف التوصل إلى تنظيم دولي موحد للنقل الجوي الدولي، وانتهى المؤتمر بالتوقيع على اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤.

⚖️ **قد أقرت هذه الاتفاقية مبادئ:**

المبدأ الأول : سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على فضاءها الجوي واتفاقية شيكاغو

⚖️ **المقصود بإقليم الدولة** ← في مفهوم هذه الاتفاقية، يباينة من إقليم الدولة والمياه الإقليمية المجاورة لها، سواء كانت تحت السيادة المباشرة للدولة أو لسلطاتها أو حمايتها أو انتدابها (م/٢ من اتفاقية شيكاغو).

⚖️ **يرى الرأي الراجح في الفقه** ← أن المقصود بالفضاء الجوي، الغلاف الهوائي الذي يشمل أقصى ارتفاع يمكن أن يصل إليه الطيران.

⚖️ **على ذلك** ← فإن الفضاء الجوي فوق أعالي البحار لا يخضع لسيادة أي دولة ولجميع الدول الحق في ممارسة الملاحة الجوية دون قيد أو شرط.

س.ف/ ما النتائج المترتبة على سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على فضاءها الجوي؟

⚖️ **يترتب على مبدأ سيادة الدولة الكاملة والمطلقة على فضاءها الجوي النتائج الآتية:**

١- استبعاد النقل الجوي الداخلي الذي يتم بمقابل من الخضوع لأحكام اتفاقية شيكاغو :

⚖️ **يقصد بالنقل الجوي الداخلي** ← النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين داخل إقليم دولة واحدة، فهذا النقل يخضع لأحكام التشريعات الوطنية المعنية. وعلى ذلك يجوز لكل دولة متعاقدة أن ترفض منح الإذن لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تقوم بنقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من أي نقطة داخل إقليمها إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم.

٢- حق الدولة في المنع المطلق أو المؤقت للطائرات الأجنبية من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها :

أ- المنع المطلق :

⚖️ يجوز للدولة أن تمنع منعاً مطلقاً أو تقيّد حرية الطائرات الأجنبية في التحليق فوق مناطق محددة ، شريطة ألا يترتب على ذلك إعاقة حركة الطيران التجاري، أو أن يكون هناك تمييز في المعاملة بين الطائرات التابعة للدولة والطائرات التابعة للدول المتعاقدة ما دام كلاهما يعلم على خطوط جوية منتظمة .

ب- المنع المؤقت :

يُجوز لكل دولة متعاقدة، في حالة وجود ظروف استثنائية تمر بها كالزلازل أو حرب أهلية أو اضطرابات داخلية، أن تمنع أو تقيد مؤقتاً ودون سابق إنذار الطيران فوق إقليمها أو جزء منه ، شريطة عدم التمييز بين الطائرات التي تحمل جنسيات مختلفة.

٣- **ضرورة حصول الطائرات التي تعمل على خطوط جوية منتظمة على إذن مسبق للتخليق في الفضاء الجوي للدولة.**

٤- **للدولة المتعاقدة، أثناء الحروب أو الأزمات، الحق في التصرف بحرية في فضاءها الجوي دون سابق إنذار أو إعلان:**

٥- **لا يجوز للطائرات التي تعمل بدون طيار أن تحلق في الفضاء الجوي لدولة متعاقدة إلا بترخيص من هذه الدولة :**

٦- **لكل دولة متعاقدة الحق في تحديد الطرق الجوية التي يجب على الطائرات اتباعها :**

٧- **يتعين على كل طائرة تدخل أراضي دولة متعاقدة أخرى أن تهبط في مطار معين في هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي :**

٨- **يتعين على الدول المتعاقدة اتخاذ التدابير اللازمة لمنع انتشار الأوبئة المختلفة عن طريق الملاحة الجوية، وذلك وفقاً للتدابير الصحية الدولية المتفق عليها :**

٩- **لا يجوز نقل الذخائر أو المواد الحربية إلى داخل إقليم الدولة أو فوقه بطائرة تعمل في الملاحة الجوية إلا بترخيص من الدولة :**

ولا يجوز الطيران فوق إقليم الجمهورية بطائرات مجهزة بآلات التصوير الجوي أو إستعمال هذه الآلات إلا بتصريح مسبق من سلطات الطيران المدني وفقاً للشروط التي تضعها هذه السلطات في هذا الشأن.

ولا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل دون تصريح من سلطات الطيران المدني .

ولا يجوز نقل أي بريد أو طرود بريدية مرسلّة عن طريق الجو إلا وفقاً للإجراءات البريدية المقررة .

١٠- **يجوز لكل دولة القيام بتفتيش الطائرات التي تحلق فوق إقليمها شريطة يتسبب ذلك في تأخيرها تأخير غير معقول.**

١١- **يكون للدولة الحق في إسقاط الطائرة التي تمر في فضاءها الجوي إذا خالفت قواعد الحركة الجوية التي تقرها سلطة الدولة التي تحلق الطائرة في فضاءها الجوي**

شريطة أن تكون لدى الدولة أسباب قاطعة بخطورة أفعال الطائرة المخالفة وبعد إنذارها بالتوقف والهبوط.

المبدأ الثاني: بحريات الطيران والتفاهة شيكاغو

اعترفت اتفاقية شيكاغو للدول المتعاقدة بالسيادة الكاملة والمطلقة على فضاءها الجوي .

بيد أن هذه السيادة يحد منها ما تقرره هذه الاتفاقية من حقوق الطيران التجاري في استخدام الفضاء الجوي للدول المتعاقدة، كالحق في الهبوط لأسباب غير تجارية، والحق في التخليق، وهو ما يسمى بالحرّيات الفنية. كذلك هناك ما يسمى بالحرّيات التجارية .

فقد فرقت الاتفاقية، فيما يتعلق بحريات الطيران، بين الطائرات التي تعمل على خطوط جوية دولية منتظمة، وتلك التي تعمل على خطوط جوية دولية غير منتظمة.

فبالنسبة للطائرات التي تعمل على خطوط جوية دولية منتظمة ← فهي تشكل خطورة على اقتصاديات النقل الجوي للدول، ولذلك لم تقر لها الاتفاقية أي من الحقوق.

أما الطائرات التي تعمل على خطوط جوية غير منتظمة ← فهي لا تشكل خطورة على اقتصاديات النقل الجوي للدول ولذلك لم تمنح الاتفاقية حريات الطيران، الحرّيات الفنية والتجارية إلا لهذه الأخيرة .

مفهوم الخطوط الجوية المنتظمة:

- ١- **يقصد بالخط الجوي** ← هو خط منتظم تستخدم فيه طائرات نقل عامة للركاب أو البريد أو البضائع .
- ٢- **يقصد بالخط الجوي الدولي** ← هو خط جوي يمر فوق أكثر من إقليم دولة واحدة .
- ٣- **تعريف منظمة الايكاو للخط الجوي بأنه** ← عرفت منظمة الإيكاو (منظمة الطيران المدني) الخط الجوي المنتظم بأنه: "مجموعة من الرحلات الجوية تتوافر بها **الخصائص الآتية:**
- ٤- المرور بالفضاء الجوي الذي يعلو أقاليم أكثر من دولة. أي أن تمر الطائرة بين نقطتين تقع أحدهما خارج إقليم دولة واحدة.
- ٥- أن يتم تشغيل الطائرات التابعة لهذه الخطوط لنقل الركاب أو البضائع أو البريد بمقابل، وأن تكون الرحلات متاحة للجمهور.
- ٦- أن يتم تشغيل هذه الرحلات بين نقطتين أو أكثر بناء على جدول مواعيد معلن للجمهور.

مفهوم الخطوط الجوية غير المنتظمة:

- ١- إذا تخلفت أحد الشروط، المشار إليها، فإننا نكون بصدد خط جوي دولي **غير منتظم**.
- ٢- **مثال ذلك** ← الرحلات الفردية والنوادي، ورحلات النزهة، ورحلات مكافحة الأمراض والأوبئة.

س٦/ اكتب في النظام القانوني للمطارات؟

- ١- **عقد اتفاقية شيكاغو المطار بأنه** ← كل مسطح من اليابسة أو المياه المُعد خصيصاً لإقلاع وهبوط الطائرات ومناوراتها وتعد المباني وممرات العبور جزءاً أساسياً من المطار.
- ٢- **أولاً: الشروط الواجب توافرها في المطارات:**
- ٣- لا يجوز إنشاء وإعداد المطارات وأراضي النزول في الجمهورية أو تشغيلها أو استثمارها إلا بترخيص مسبق من وزير الطيران المدني.
- ٤- وعلى ذلك فالدولة هي التي تحتكر إنشاء وإعداد المطارات، وذلك نظراً لأهميتها ولأنها مرتبطة بأمن الدولة وأمن مواطنيها.
- ٥- وتحدد التشريعات الوطنية المعايير الفنية وفقاً للمعايير المعترف بها دولياً لبناء المطارات. فإذا أغفل التشريع الوطني تحديد هذه المعايير، فمن الضروري الرجوع إلى أحكام اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، والتي تنص المادة ٢٨ منها على أنه: **تتعهد كل دولة متعاقدة في حدود الإمكان والآتي:**
- ٦- أ- أن تنشئ طبقاً للأوضاع القياسية وبطرق التي يوصي بها أن تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة .
- ٧- ب- أن تقرر وتنفذ النظم القياسية المقررة في شأن إجراء المواصلات والشفرة والعلامات والإشارات والأضواء وكل العمليات الأخرى وقواعد الاستغلال التي قد يوصي بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة.
- ٨- ج- أن تتعاون في التدابير الدولية التي يكون الغرض منها ضمان نشر الخرائط الجوية طبقاً للنظم القياسية التي قد يوصي بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه المعاهدة.
- ٩- **ثانياً: استخدام المطارات:**
- ١٠- يتعين على الطائرات أن تراعى القوانين والقواعد والنظم الخاصة بذلك، ولا يجوز لها أن تهبط في غير هذه المطارات إلا في الحالات الإضطرارية أو بناء على تصريح من سلطات الطيران المدني .
- ١١- ويجب على كل طائرة قادمة إلى إقليم الجمهورية أن تهبط في مطار دولي معلن عنه، وأن تغادر إقليم الجمهورية من مطار دولي كذلك .
- ١٢- ويجوز لسلطات الطيران المدني منح التصريح بإعفاء بعض الطائرات، بناء على طبيعة عملياتها أو لاعتبارات أخرى، من الالتزام بهذا القيد المشار إليه آنفاً.
- ١٣- **شريطة أن يتضمن هذا التصريح تحديد مطار الهبوط ومطار الإقلاع والطريق والتعليمات الواجب اتباعها.**

ثالثاً: إدارة المطارات والمسئولية عنها:

تتم إدارة المطارات مباشرة من قبل الدولة أو هيئة عامة ذات شخصية اعتبارية أو شركة خاصة بموجب **نظام BOT**.

وتتولى الهيئة المصرية العامة للطيران المدني إدارة المطارات، ويخضع لإشراف هذه الأخيرة بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى، عمليات تأمين سلامة الطيران في كافة مطارات الجمهورية. كما تختص بوضع الأنظمة والتعليمات اللازمة لحفظ الأمن بمطارات الدولة، وضمان سلامة الطائرات والمساعدات. تلتزم إدارة المطار بتهيئة المطار وتزويده بكافة المرافق والخدمات اللازمة للملاحة الجوية، وتسأل قبل الغير عن الأضرار المترتبة على أخطائها **مسئولية تقصيرية** تؤسس على **الخطأ** واجب الإثبات.

رابعاً: حقوق الارتفاعات الجوية:

حقوق الإرتفاق تشمل، إزالة أو منع إقامة أية مبان أو إنشاءات أو أغراس أو أسلاك أو أية عقبة مهما كان نوعها أو تحديد ارتفاعها، وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية، ووضع علامات للإرشاد عن العوائق، طبيعية أو من صنع الإنسان.

خامساً: نطاق الارتفاعات الجوية:

حددت المواد من ٢٢ وحتى ٢٦ من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ نطاق الارتفاعات الجوية بثلاث مناطق وهي:

- ١- مناطق الأمان
- ٢- المناطق التالية لمناطق الأمان.
- ٣- مناطق ارتفاع أنوار الملاحة الجوية.

بالنسبة لمناطق الأمان فهي تلك المناطق المجاورة للمطارات وممراته مباشرة.

أما بالنسبة للمناطق التالية لمناطق الأمان فلا يجوز أن يزيد ارتفاع المباني عن حد معين حفاظاً على سلامة الطائرة عند الإقلاع والهبوط.

وأخيراً مناطق ارتفاع أنوار الملاحة الجوية وفي هذه المناطق لا يجوز إقامة منارات ضوئية قد تضعف رؤية قائي الطائرات أو تمنع رؤية الإشارات الضوئية.

س٧/ اكتب في تعريف الطائرة وطبيعتها القانونية وانواعها؟

أولاً: تعريف الطائرة

١- **يعرف البعض الطائرة بأنها** كل اختراع موجود أو يمكن أن يتم الكشف عنه ويكون سبباً للارتفاع والتحليق في الفضاء.

٢- **بينما يعرفها البعض الآخر بأنها** كل جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركاً اعتماداً على رد فعل الهواء والتي تستخدم في نقل الأشخاص والأموال عبر الجو.

تعريف الطائرة في التشريعات الدولية:

"كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتماداً على ردود فعل الهواء".

يقوم هذا التعريف على **عنصرين أساسيين وهما: الجهاز، ورد فعل الهواء**. ولا أهمية للغرض الذي يستخدم فيه هذا الجهاز أي سواء كان الغرض القيام بنقل الأشخاص أو البضائع أو الإستكشاف...إلخ.

يثور تساؤل هام عن مدى اكتساب الزحافات الهوائية أو الوسائد الهوائية لوصف الطائرة .

الحقيقة ان القانون رقم ١٢٦ لسنة ٢٠١٠ استبعد تماماً وصف الطائرة عن الزحافات الهوائية استناداً الى ان الزحافات الهوائية لا تستطيع البقاء في الجو اعتماداً على ردود فعل الهواء انما ترتفع قليلاً عن سطح الارض او الماء نتيجة رد فعل الهواء المدفوع منها علي سطح الارض او الماء .

ثانياً: أنواع الطائرات

(١) من الناحية الفنية:

تنقسم الطائرات من الناحية الفنية إلى نوعين:

النوع الأول ← هو الأيروساتات، وهي طائرات أخف في وزنها من الهواء، وهي عبارة عن أجهزة تحلق بأجهزة توجيه وبواسطة قوة آلية محرك.

النوع الثاني ← وهو الأيرودين، وهي طائرات أثقل في وزنها من الهواء، وهي تحلق اعتماداً على قوة رد الفعل الناتج من حركة أسطح الطائرة بالنسبة للهواء.

(٢) من حيث المهام التي تقوم بها الطائرات:

تنقسم الطائرات من حيث المهام التي تقوم بها إلى نوعين:

النوع الأول ← وهي الطائرات العامة **النوع الثاني** ← وهي الطائرات المدنية.

بالنسبة للطائرات العامة، أو ما يسمى بطائرات الدولة، وهي الطائرات التي تعمل في خدمة أحد مرافق الدولة، كالطائرات العسكرية وطائرات الشرطة وطائرات البريد.

أما بالنسبة للطائرات المدنية، وهي الطائرات التي تقوم بنقل الأشخاص والبضائع سواء كانت مملوكة للدولة أو لأشخاص القانون الخاص، فلا خلاف في خضوعها لأحكام القانون الجوي.

(٣) من حيث جنسية الطائرات:

تنقسم الطائرات من حيث جنسيتها إلى طائرات وطنية وطائرات أجنبية. وتحتكر الطائرات الوطنية القيام بعمليات النقل الجوي الداخلي، كما تخصصها الدولة بمعونات لمساعدتها على القيام بمهامها وزيادة قدرتها على منافسة الشركات الأجنبية.

س.ف/ اكتب في الطبيعة القانونية للطائرة ؟

ثالثاً: الطبيعة القانونية للطائرة

تنقسم الأموال إلى عقار ومنقول

العقار ← هو كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه، لا يمكن نقله منه بدون تلفه .

المنقول ← هو الشيء الذي يمكن نقله من مكان إلى آخر بدون تلفه. ولما كانت الطائرة يمكن نقلها من مكان إلى آخر بدون تلفها فهي من قبيل المنقولات.

بيد أن الطائرة مالاً منقولاً ذي طبيعة خاصة. فبظراً لقيمتها الاقتصادية المرتفعة، فقد عاملها المشرع معاملة العقارات. فلا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ولا يجوز بيع الطائرة إلا كتابة، وتخضع الطائرة لإجراءات خاصة عند الجرز عليها، ويتم رهنها رهناً رسمياً.

قد نصت المادة ٥٧ من القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٧٦ على أنه "تعتبر الطائرة مالاً منقولاً، ومع ذلك فإن التصرفات والوقائع التي ترتب إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على الطائرة لا تكون حجة على الغير، إلا إذا أشرعت بطريق التسجيل أو القيد بحسب الأحوال في السجلات".

س٨/ اكتب في العناصر التي تتميز بها الطائرة؟

أولاً: درجة الطائرة

يقصد بدرجة الطائرة ← الحكم على قيمتها الاقتصادية التي تحدد رتبها بين الطائرات الأخرى. فالطائرات تختلف من حيث قيمتها الاقتصادية اعتماداً على المعدات المختلفة الموجودة على متنها، وقوة محركاتها ونوعية أجنحتها.

وتسأل الشركات والمؤسسات، التي تقوم بتقييم الطائرات، في مواجهة المالك على أساس المسؤولية العقدية إذا ثبت ارتكابها خطأً في تقييم الطائرة. وتسأل في مواجهة الغير على أساس المسؤولية التقصيرية.

ثانياً: جنسية الطائرة

⚖️ **اختلف الفقه حول مدى إمكانية منح الطائرة جنسية دولة معينة شأنها في ذلك شأن الأشخاص الطبيعية.**

⚖️ **الرأي الاول** ← ذهب البعض إلى رفض منح الطائرة الجنسية استناداً إلى أن الجنسية هي رابطة ولاء وانتماء لدولة معينة، وهذا الشعور لا يتوافر إلا للأشخاص الطبيعية، أما الطائرة فهي جماد لا يتوافر لديه هذا الشعور.

⚖️ **الرأي الثاني** ← ذهب البعض الآخر إلى وجوب تمتع كل طائرة بجنسية دولة معينة، استناداً إلى أن سلامة الملاحة الجوية تستلزم توافر شروط معينة ويتعين أن تخضع الطائرة لإشراف دولة محددة تتأكد من توافر هذه الشروط. كما أن الطائرة تتمتع بحماية الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها سواء في وقت السلم أو وقت الحرب.

معايير منح الطائرة بالجنسية:

⚖️ ذهب البعض إلى أن الطائرة يتعين أن تكتسب جنسية الدولة التي تم تصنيعها بها.

⚖️ **النقد** ← قد تعرض هذا الرأي للنقد إسناداً إلى أنه قد يتم تصنيع الطائرة في بلد معين ثم تنتقل ملكيتها إلى مؤسسة تابعة لدولة أخرى.

⚖️ **الرأي الاخر** ← ذهب البعض الآخر إلى أن الطائرة تكتسب جنسية مالكةا.

⚖️ فإذا كان المالك شخص طبيعي، فإن الطائرة تتبع جنسيته. أما إذا كان المالك شركة، فإن الطائرة تكتسب جنسية الدول التي يوجد بها مركز إدارة الشركة الرئيسي.

تنظيم جنسية الطائرة:

⚖️ نصت المادة ٦ من اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ على منح الطائرة جنسية الدولة التي سجلت فيها.

⚖️ وقد تبنت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ ذات الحكم ونصت على أن الطائرات يجب أن تكتسب جنسية الدولة المسجلة في سجلاتها .

⚖️ **تقضي المادة ٢٠ من اتفاقية شيكاغو** ← بأنه يتعين على كل طائرة تستخدم في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علم التسجيل وحروف الجنسية الخاصة بها، ويجب أن تكون العلامات بارزة وواضحة وأن تكون مكتوبة بالحروف مع أرقام التسجيل، وأن توضع علامات الجنسية في أسفل الطائرة وعلى أعلى سطح من أجنحتها وأن تتجه رءوس الحروف نحو الحافة الأمامية للطائرة.

⚖️ ولا يجوز تسجيل الطائرات بشكل صحيح في أكثر من دولة، وإن كان يمكن نقل التسجيل من دولة إلى أخرى .

⚖️ ويتعين إخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بعلامات الجنسية والتسجيل حتى يمكن إعلام باقي الدول بها .

النتائج المترتبة على انساب الطائرة جنسية الدولة المسجلة بها:

١- تخضع الطائرة لرقابة دولة التسجيل التي تمنحها جنسيتها وتتمتع بحمايتها الدبلوماسية والسياسية والعسكرية.

٢- تقتصر الملاحة الجوية الداخلية على الطائرات الوطنية التي تحمل جنسية الدولة.

٣- تمنح الدولة طائراتها الوطنية الكثير من الإعانات والمساعدات للمساهمة في زيادة كفاءة أسطولها الجوي.

٤- تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع القانونية التي تقع على متن الطائرة.

س.ف/ اكتب في شروط اكتساب الطائرة الجنسية المصرية ؟

شروط اكتساب الطائرة الجنسية المصرية:

- ١- ألا تكون الطائرة مسجلة في دولة أخرى.
- ٢- أن تكون مملوكة لشخص مصري .
- ٣- لا يجوز أن تحمل الطائرة أكثر من جنسية واحدة. وذلك لضمان سيطرة الدولة الكاملة على استغلالها حتى لا تكون أداة تهدد سيادتها على فضاءها الجوي وأراضيها.
- ٤- يجب تأكيد الجنسية المصرية للطائرة بشهادة التسجيل الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني المصرية، كما يتضح من العلامات التي تحملها الطائرة.

جنسية الطائرات النابعة لمؤسسات نقل جوي دولية أو مشتركة:

- أثار ظهور الشركات المتعددة الجنسية تساؤلاً هاماً حول جنسية الطائرة التابعة لمؤسسات نقل جوي دولية أو مشتركة، فهذه الأخيرة تتمتع بشخصية قانونية دولية متميزة عن شخصية الدول المكونة لها، ونظراً لأن هذه المؤسسات لا تتساوى من الناحية القانونية فلا يمكن أن تكون جهة تسجيل بالنسبة للطائرات التي تقوم بتشغيلها.
- وعلى ذلك تعتبر الطائرة حائزة لجنسية الدول المتعاقدة الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية أو المشتركة، بالرغم من أن التسجيل يتم في دولة واحدة فقط.

س.ف/ ما هو القانون الواجب التطبيق على التصرفات القانونية والوقائع المادية التي تقع على متن الطائرة ؟

القانون الواجب التطبيق على التصرفات القانونية والوقائع المادية التي تقع على متن الطائرة:

- الرأي الأول** ← ذهب البعض إلى أن القانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي وقع فيها التصرف القانوني أو الحادث. **وحجة أصحاب هذا الرأي** أن الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم تلك الدولة جزء لا يتجزأ من هذا الإقليم فتمتد إليه سيادتها.
- الرأي الثاني** ← يرى البعض الآخر ضرورة تطبيق قانون دولة علم الطائرة، **ويقيس انصار هذا الرأي** الطائرة على السفينة.
- الرأي الثالث** ← ذهب فريق ثالث إلى أن القانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي هبطت فيها الطائرة، **استناداً إلى** بعض الاعتبارات العملية إذ أن دولة الهبوط هي التي يمكنها جمع الأدلة وإجراء المعاينات اللازمة.
- الرأي الرابع** ← على عكس ذلك يرى فريق رابع أن القانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي أقلعت منها الطائرة.

ثالثاً: شهادة الصلاحية للملاحة الجوية

- يتعين أن يكون لكل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة التي تم تسجيل الطائرة بها، ويجب إصدار هذه الشهادة فقط بعد التحقق الكامل من توافر العديد من الشروط الفنية.
- ويجب أن تتضمن شهادة الصلاحية عدة بيانات إلزامية أهمها **نوع الطائرة، ورقم التسجيل، وصور أجهزتها، والرقم الصناعي، ومكان وسنة الصنع، والغرض وحجم الطائرة.**
- وإذا تبين عدم صلاحية أي طائرة مسجلة في مصر للطيران، يجوز للهيئة العامة للطيران المدني وقف أو سحب شهادة صلاحية الطيران.
- وإذا امتنع مالك الطائرة أو مستثمرها عن تمكين السلطات المختصة من التفتيش أو أعاق هذا التفتيش، **يجوز وقف سريان مفعول شهادة صلاحية الطيران.**

س ٩ / اكتب في اجراءات تسجيل الطائرة؟

يقصد بتسجيل الطائرة < تدوين بعض البيانات الخاصة بها (علاماتها، سنة صنعها، أرقام موتورها، بيانات شهادة الصلاحية) في سجلات معينة.

أولاً: أهمية تسجيل الطائرات:

يؤدي سجل الطائرات ثلاث وظائف < إحصائية، إظهار للحقوق التي ترد على الطائرة، وإشرافية. بالنسبة للوظيفة الإحصائية، يمكن تحديد عدد الطائرات وأنواعها وقدرتها التنافسية وعدد العاملين وحجم الأسطول الجوي المصري.

أما بالنسبة لوظيفة الشهر < فيعتبر سجل الطائرات وسيلة لشهر الحقوق العينية التي ترد على الطائرة.

ثانياً: تسجيل الطائرات في مصر:

تحتفظ الهيئة المصرية العامة للطيران المدني بسجل تقيد فيه جميع الطائرات المصرية والحقوق والتصرفات التي ترد عليها وتشطب منه الطائرات التي فقدت الجنسية المصرية والطائرات الهالكة وغير الصالحة نهائياً للاستعمال، ويسمى بالسجل العام، وتقدم طلبات التسجيل من ذوي الشأن إلى الهيئة المصرية العامة للطيران المدني.

ويشترط لتسجيل الطائرة في مصر، أن تكون مملوكة لمصري شخص طبيعي أو اعتباري.

ثالثاً: آثار تسجيل الطائرات:

يعد تسجيل الطائرة في السجل العام بمثابة وثيقة رسمية تثبت الجنسية المصرية للطائرة، كما أنه مستند يثبت ملكية الطائرة، ذلك أن شهادة التسجيل تصدر إلا باسم مالك الطائرة.

رابعاً: وثائق الطائرة:

يتعين على أي طائرة تابعة لدولة متعاقدة تعمل في مجال الملاحة الجوية الدولية أن تحتفظ بالمستندات التالية: شهادة القيد في سجل الطائرات الوطني، وشهادة الصلاحية للطيران، وجميع تراخيص الطاقم، وسجل لطيران الخاص، وتراخيص جهاز اللاسلكي، وقائمة الركاب ومكان رحلتهم وأين يذهبون، جدول أوزان الطائرة، السجلات الفنية للطائرة.

س ١٠ / اكتب في احكام رهن وبيع الطائرة؟

أولاً: ملكية الطائرة

لم تنظم اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٤ الحقوق العينية بطريقة موحدة، ولكنها اعترفت بهذه الحقوق واشترطت أن يتم شهرها وتسجيلها.

وحق ملكية الطائرة هو أول حق تعترف به الاتفاقية، ويمكن للشخص، طبيعي أو اعتباري أن يملك الطائرة إما عن طريق البيع، أو عن طريق البيع بالتقسيط، أو الإيجار مع حق الشراء، ويشترط لكي يكون الشخص مالكا للطائرة أن يكون حائزاً لها حيازة قانونية ومادية.

ووفقاً للمادة ٥٧ من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦، فإن الطائرة تخضع بصفة عامة لأحكام عقد البيع المنصوص عليها في القانون المدنين ولا يحتج بحق الملكية على الغير إلا من تاريخ الشهر.

يتبين من النص السابق أن عقد بيع الطائرة عقداً شكلياً، أي أن الشكلية ركناً من أركان انعقاده. فإذا تخلفت ترتب على ذلك بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به، وللقاضي أن يقضي به من تلقاء نفسه.

ثانياً: رهن الطائرة

س.ف/ اكتب في شروط صحة عقد رهن الطائرة ؟

شروط صحة عقد الرهن :

أولاً: الشروط الموضوعية:

١- الأهلية :

لما كان رهن الطائرة يعد من قبيل التصرفات القانونية فإنه يشترط في مالك الطائرة الذي يرغب في رهنها أن يكون كامل الأهلية. أي شخص يبلغ من العمر واحد وعشرون عاماً ولم يصبه عارض أو مانع من موانع الأهلية.

وفي حالة ما إذا كان مالك الطائرة شخصاً اعتبارياً، فإن ممثل الشخص الاعتباري هو الذي يقوم بإبرام عقد الرهن شريطة أن يكون له سلطة القيام بهذا التصرف، أي أن يكون داخلياً في نطاق اختصاصاته.

٢- محل عقد الرهن :

محل عقد الرهن الرسمي، هو الطائرة وأجزائه وملحقاتها اللازمة لملاحتها أو لاستغلالها ما لم يكن هناك اتفاق يقضي بغير ذلك.

يقصد بالطائرة ← كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً على رد فعل الهواء.

إذا كانت الطائرة مملوكة على الشيوع ← فيجوز لكل شريك على الشيوع أن يرهن حصته الشائعة في الطائرة، كما يجوز لكل الشركاء رهن الطائرة بأكملها شريطة موافقتهم جميعاً على الرهن.

ويجوز أن يشمل الرهن، قطع غيار الطائرة المملوكة لمالكها الطائرة والخاصة بطراز هذه الطائرة.

يقصد بقطع غيار الطائرة جميع الأشياء، كالأثاث، والمحركات والأجهزة، التي يحتفظ بها مالك الطائرة بغرض استبدالها بغيرها من الأجزاء التي تتكون منها الطائرة. ويشترط لرهن قطع غيار الطائرة، أن يكون هناك رهن على الطائرة، وأن يتم الاتفاق صراحة في عقد الرهن على امتداد الرهن ليشمل قطع غيار الطائرة، وأن يرد الرهن على قطع الغيار الخاصة بطراز الطائرة المرهونة والمملوكة للمدين الراهن.

لا يشمل رهن الطائرة، أجرة النقل، ومكافآت المساعدة والإنقاذ التي تستحقها الطائرة، والتعويضات التي تستحق لمالكها عن الأضرار التي لحقت بها، والمساعدات والإعانات التي تمنحها الدولة لمالك الطائرة عن هلاكها أو إصابتها بأضرار معينة مؤمن عليها .

ثانياً: الشروط الشكلية:

تعد الرسمية ركناً لازماً لانعقاد العقد يترتب على تخلفها بطلان العقد **بطلاقاً مطلقاً**.

ولا يحتج بالرهن على الغير إلا من تاريخ قيده في سجل الطائرات . ويتعين تجديد القيد خلال عشر سنوات من تاريخ إجرائه، وإلا تترتب على ذلك سقوط القيد. ويجوز للدائن أن يقوم بقيد جديد للرهن، في حالة سقوطه، وتكون مرتبته من وقت إجرائه.

ثالثاً: آثار الرهن:

١- أثر الرهن فيما بين المدين الراهن والدائن المرتهن:

لا يترتب على رهن الطائرة انتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن بل تظل في حيازة المدين الراهن حتى يتمكن من الاستمرار في استغلالها طوال مدة عقد الرهن.

ومن ثم يجوز للمدين الراهن، باعتباره مالكا للطائرة، أن يقوم باستعمالها واستغلالها سواء بنفسه أو عن طريق تأجيرها للغير.

كما يجوز له أن يقوم بكافة التصرفات القانونية التي يمكن أن ترد على الطائرة، شريطة ألا يكون الدائن المرتهن قد بدأ في اتخاذ إجراءات الحجز عليها وتسجيل محضر الحجز في سجل الطائرات.

٢- أثر الرهن في مواجهة الغير:

للدائن المرتهن حق التقدم وحق التتبع. ويقصد بالحق في التقدم، أن الدائن المرتهن يستوفي حقه قبل سائر الدائنين العاديين والدائن المرتهن الذي تأخر في إجراء القيد، وأصبح في مرتبة تالية للدائن الذي سبقه في إجراء القيد. أما الحق في التتبع، فيعني أن للدائن المرتهن حق تتبع الطائرة المرهونة في أي يد تكون لإستيفاء حقه قبل المدين الراهن.

رابعاً: انقضاء الرهن:

ينقضي الرهن إما بانقضاء الدين المضمون بالرهن، كالوفاء أو الإبراء أو اتحاد الذمة. أو بهلاك الطائفة، فإذا هلكت الطائفة، انتقل الرهن إلى حطامها. أو بتطهير الطائفة من الرهون، كبيع الطائفة بيعاً جبرياً بالمزاد العلني.

س ١١/ اكتب في الحقوق الممتازة التي تقع على الطائفة وترتيبها؟

أولاً: الحقوق التي لها امتياز على الطائفة:

- ١- **المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في التنفيذ على الطائفة وبيعها وتوزيع ثمنها:**
ويشترط أن تتعلق المصروفات بإجراء قضائي يترتب عليه بيع الطائفة، كمصروفات الحارس القضائي ومصروفات الإعلان عن دعوى البيع.
وأن تكون هذه المصروفات التي أنفقها الدائن قد حققت مصلحة جميع الدائنين.
- ٢- **الحكمة التي توخاها المشرع من تقرير هذا الامتياز** ← هي تشجيع الدائن الذي ينفق هذه المصروفات باتخاذ إجراء معين يعود بالنفع على جميع الدائنين، وذلك بالتقدم عليهم جميعاً في استيفاء حقه.
- ٢- **الديون الخاصة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائفة والمصاريف غير العادية للمحافظة عليها:**
وتشمل هذه المبالغ الممتازة **نوعين: الأول** وهو المكافأة التي يستحقها من قام بإنقاذ الطائفة ذاتها أو أجزائها. **والثاني** وهو المبالغ التي تنفق على الطائفة بقصد المحافظة عليها، وتشمل هذه المبالغ المصروفات الاستثنائية اللازمة للحفاظ على الطائفة.
- ٣- **التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تسبب فيها الطائفة للغير على سطح الأرض:**
في حالة التزاحم بين الحقوق الواردة على الطائفة والتعويضات فإن التعويضات تتقدم الرهون والحقوق الأخرى في حدود ٢٠% من ثمن بيع الطائفة ما لم يكن مالك الطائفة قد قام بالتأمين عليها تأميناً كافياً لصالح المضررين.
- ٤- **الديون التي استحققت في آخر رحلة قامت بها الطائفة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً:**
الديون الناشئة عن أعمال صيانة أو إصلاحها أو تزويدها بالوقود أو ترحيلها، ويشترط لسريان هذا الامتياز أن تتعلق هذه الديون بالرحلة الأخيرة التي قامت بها الطائفة، أو التي كانت على وشك القيام بها قبل اتخاذ إجراءات البيع الجبري لها.
- ٥- **امتياز بائع الطائفة:**
هذا الامتياز مقرر لصالح بائع الطائفة، وينصب على ثمن الطائفة، أو ما تبقى منه، كما ينصب أيضاً على ملحقات الثمن.

ثانياً: محل الحقوق الممتازة:

- يرد الامتياز على الطائفة وملحقاتها، ويقصد بملحقات الطائفة أدواتها ومهماتهما اللازمة لاستغلالها في الملاحة الجوية.
- ويرد الامتياز على الطائفة التي كانت سبباً في نشأة الدين، محل حق الامتياز، ويستوي أن يكون مجهزها مالك أو مستأجر لها.
- ويرد الامتياز على الطائرات المخصصة للاستغلال التجاري دون الطائرات العسكرية أو المخصصة للخدمة العامة.

ثالثاً: ترتيب الحقوق الممتازة:

(١) ترتيب الحقوق الممتازة بالنسبة للحقوق الأخرى على الطائفة:

- أ- امتيازات تتقدم على كافة الحقوق الأخرى بما فيها الرهن الرسمي وهي:
١. المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في التنفيذ على الطائفة وبيعها وتوزيع ثمنها.
٢. الديون الخاصة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائفة والمصاريف غير العادية للمحافظة عليها.
٣. التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تسبب فيها الطائفة للغير على سطح الأرض.

ب- امتيازات تلي في المرتبة الرهن الرسمي على الطائرة وهي:

١. الديون التي استحققت في آخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً.
٢. امتياز بائع الطائرة.

(٢) ترتيب الحقوق الممتازة فيما بينها:

- تترتب الحقوق الممتازة فيما بينها وفقاً للترتيب .
- وإذا تعددت الحقوق التي تنتمي إلى ذات المرتبة، يتساوى الدائنون أصحاب هذه الحقوق، باستثناء الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية التي اقتضتها المحافظة عليها.
- انقضاء الحقوق الممتازة:** تنقضي الحقوق الممتازة بذات الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي .

س١٢/ اكتب في شروط والتزامات طاقم الطائرة؟

الشروط الواجب نوافرها في طاقم الطائرة:

- اشترطت اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ أن يكون قائد الطائرة وطاقمها حاصلين على شهادات وإجازات صادرة عن أو معتمدة من الدولة التي تم تسجيل الطائرة بها.
- ويجوز لكل دولة متعاقدة أن ترفض الاعتراف بالشهادات والإجازات التي تمنحها دول أخرى لرعاياها.
- ويتعين على الدول المتعاقدة أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات الصادرة عن أو المعتمدة من دولة تسجيل الطائرة، شريطة أن تكون المواصفات التي كانت أساساً لصدور أو اعتماد هذه الشهادات أو الإجازات معادلة للحد الأدنى من المواصفات التي تتطلبها الاتفاقية أو متجاوزة له.

التزامات طاقم الطائرة:

- يرتبط طاقم الطائرة مع شركات الطيران بعقد عمل يخضع للقواعد العامة في عقد العمل.
- ويفرض هذا العقد على كل فرد من أفراد الطاقم الالتزام بأداء العمل المتفق عليه. وأن يبذل في سبيل إنجاز هذا العمل عناية الرجل المعتاد تحت إشراف قائد الطائرة. ويجوز لقائد الطائرة أن يعهد إلى فرد أو أكثر من أفراد الطاقم، في حالة الضرورة، بالقيام بعمل أو أكثر غير المتفق عليه في عقد العمل.
- ويحظر على أي فرد من أفراد طاقم الطائرة أن يقود الطائرة وهو تحت تأثير أي مخدر، أو أن يقوم باستعمال أجهزة قيادة الطائرة أثناء طيرانها وهو غير مؤهل للقيام بذلك. كما يجب على جميع أفراد الطاقم عدم مغادرة أماكنهم أثناء فترة الطيران.

س١٣/ اكتب في سلطات قائد الطائرة ومسؤوليته؟

أولاً: سلطات ووظائف قائد الطائرة:

- يتولى قيادة الطائرة وتوجيهها وهذه المهنة تبرز أهم وظائف قائد الطائرة وهي **الوظيفة الفنية**. وهو المسؤول عن إعداد الرحلة الجوية وتنفيذها، ومن ثم فهو يدخل في معاملات مع الغير سواء فيما يتعلق بالطائرة أو ركابها فهو بذلك يقوم **بوظيفة تجارية**. ثم هو أخيراً يمثل السلطة العامة بهدف الحفاظ على الأمن والنظام داخل الطائرة.

١- الوظيفة الفنية:

- قبل الإقلاع** ← يتعين على قائد الطائرة التحقق من سلامة الطائرة وكفاءة أجهزتها الموجودة بها وأنها تعمل بصورة سليمة، وكذلك التحقق من حمولة الطائرة وتزويدها بالمؤن والوقود اللازم لإتمام الرحلة الجوية، والتأكد مما تم بشأن أعطال أجهزة الطائرة والتي تم تدوينها في السجل الفني للطائرة في الرحلة السابقة.

⚖️ **وعند الإقلاع** ← يتعين على قائد الطائرة الالتزام بكل ما يصدر إليه من سلطات المطار من تعليمات وتوجيهات مراقبة الحركة ولا يجوز له أن يخالفها إلا في حالات الضرورة.

⚖️ **وعند الهبوط** ← يتعين على قائد الطائرة اتباع الأصول الفنية في هذا الشأن، والالتزام بتعليمات وتوجيهات برج المراقبة. وعند وصول الطائرة يتعين عليه تقديم تقرير عن الرحلة إلى سلطات المطار الذي هبطت به الطائرة.

٢- الوظيفة التجارية:

⚖️ يعد قائد الطائرة نائباً عن مالكيها أو مستثمرها، فهو قد يضطر إلى القيام ببعض الأعمال المادية أو إبرام التصرفات القانونية اللازمة للقيام بالرحلة وإتمامها.

⚖️ بيد أن هناك بعض التصرفات القانونية المتعلقة بالطائرة والتي **لا يجوز لقائدها القيام بها، دون تفويض، كبيع الطائرة أو ترتيب أي حق عيني تبقي عليها.**

٣- الوظيفة الإدارية:

⚖️ يلتزم قائد الطائرة بحفظ الأمن والنظام داخلها. فيجوز له إصدار الأوامر والتعليمات والتوجيهات لأفراد الطاقم وتكليفهم بالقيام بأي عمل على متن الطائرة حتى ولو كان خارج حدود اختصاصاتهم إذا كانت هناك ضرورة تبرر ذلك.

⚖️ **ولقائد الطائرة** إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا الباب أو أي فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر، أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية، ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته.

⚖️ **ولقائد الطائرة** أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو أي فعل يعرض سلامة الطائرة للخطر.

ثانياً: مسؤولية قائد الطائرة:

⚖️ **تكون مسؤولية قائد الطائرة في مواجهة مستثمرها مسؤولية عقدية** ← أساسها الإخلال بأحد التزاماته التعاقدية.

بينما **تكون مسؤوليته قبل الغير مسؤولية قصصيرية** تتأسس على الخطأ التقصيري واجب الإثبات والمتمثل في إخلاله بالتزامه القانوني. حيث يتعين على المضرور إثبات خطأ قائد الطائرة.

س١٤/ اشرح شروط تطبيق احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي؟

صيغة اخري/ اكتب في نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال ؟

شروط تطبيق اتفاقية مونتريال: ١٩٩٩

١- أن يكون النقل بواسطة طائرة:

⚖️ يتطلب تطبيق أحكام الاتفاقية أن يتم النقل الجوي الدولي بواسطة الطائرة، ولم تضع اتفاقية مونتريال تعريفاً للطائرة. بينما عرفت اتفاقية باريس لعام ١٩٦٩ بأنها "أي جهاز يمكنه البقاء في الجو اعتماداً على ردود فعل الهواء". وقد تبنت اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ ذات التعريف.

⚖️ وعرفت المادة ٨/١ من القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ الطائرة بأنها: مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة محرك وتستخدم قوة رفعها أساساً للطيران من ردود فعل حركة الهواء على اسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة.

⚖️ وعلى ذلك لكي تكتسب المركبة وصف الطائرة يتعين أن يكون رد فعل الهواء هو السبب الرئيسي لبقائها في الجو، ومن ثم لا ينطبق وصف الطائرة على المركبة إذا كان رد فعل الهواء عاملاً ثانوياً لبقائها في الجو كالصواريخ. كذلك يتعين ألا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض. ومن ثم لا ينطبق وصف الطائرة على الزحافات الهوائية.

٢- أن يكون النقل بمقابل:

يشترط لانطباق أحكام الاتفاقية أن يكون النقل الجوي الدولي بمقابل. ويستوي أن يكون المقابل نقدياً، أي أداء مبلغ من النقود، أو عينيّاً، أي أداء عمل أو خدمة تُقدم إلى الشركة لنقل الراكب أو شحن البضاعة. والأصل هو الاتفاق على مقدار المقابل وزمان ومكان الوفاء به. وغالباً ما يتم الوفاء وقت إبرام العقد، ولكن يمكن الاتفاق على دفع المقابل عند الوصول.

وكان من الطبيعي أن يُستثنى النقل المجاني من نطاق الاتفاقية، إلا أن المادة ١/١ من الاتفاقية تنص على تطبيق أحكامها على النقل المجاني إذا قامت به منشأة تحترف مهنة النقل الجوي. فهذه الأخيرة قد تلجأ إلى النقل المجاني بهدف الدعاية، كنقل الفنانين والمشاهير، فهي تستهدف في النهاية تحقيق الربح.

٣- أن يكون النقل دولياً:

تنص اتفاقية مونتريال علي أنه يوصف بأنه نقلاً دولياً وفقاً للاتفاقية " أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين أما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف سواء كان أو لم يكن انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً ولا يعتبر نقلاً دولياً في مفهوم هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى

يتبين من النص السابق أن النقل يكون دولياً في حالتين:

أ- وقوع النقل بين دولتين كل منهما طرفاً في الاتفاقية :

يشترط لكي يكون النقل دولياً في مفهوم الاتفاقية ويخضع بالتالي لأحكامها أن تكون الرحلة بين دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية، أي أن تكون نقطة قيام الطائرة في بداية الرحلة تقع في إقليم دولة متعاقدة ونقطة وصول الطائرة في نهاية الرحلة تقع في إقليم دولة متعاقدة أخرى. والعبرة - في هذا الصدد - باتفاق طرفي عقد النقل، أي الناقل من ناحية، والراكب أو شاحن البضاعة من ناحية أخرى.

أما إذا تم الاتفاق بين طرفي عقد النقل على أن تبدأ الرحلة وتنتهي في إقليم دولة واحدة من الدول الأطراف في الاتفاقية، ثم اضطرت الطائرة إلى الهبوط في دولة أخرى طرف في الاتفاقية، فإن النقل يعتبر نقلاً داخلياً ويخضع لأحكام القانون الوطني. ذلك أن العبرة باتفاق طرفي عقد النقل وليس بخط سير الطائرة الفعلي.

ومتى توافرت الصفة الدولية للنقل فلا تتأثر هذه الصفة بانقطاعه أو بالانتقال من طائرة إلى أخرى لإتمام الرحلة.

ب- إذا كانت نقطة القيام ونقطة الوصول في دولة متعاقدة واحدة مع وجود اتفاق على رسو الطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة:

يعتبر النقل دولياً أيضاً، في مفهوم الاتفاقية وبخضع لحكامها، إذا كانت نقطة قيام الطائرة ونقطة وصولها تقعان في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية، ولكن تم الاتفاق، صراحة أو ضمناً، بين طرفي عقد النقل على أن تكون هناك محطة ترسو فيها الطائرة في دولة أخرى. ويستوي - في هذه الحالة - أن تكون هذه الأخيرة طرفاً في الاتفاقية أم ليست كذلك.

يقصد بمحطة الرسو الجوي ← المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في المرحلة ما بين محطتي القيام والوصول وذلك بغض النظر عن سبب الهبوط سواء أكان لأسباب فنية (كتزويد الطائرة بالوقود) أو لأسباب تجارية (كأخذ مسافرين أو انزالهم)

والحكمة من تقرير خضوع هذا النقل لأحكام الاتفاقية هي ما قد يثيره تنفيذ النقل الذي يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة من تنازع للقوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية وهو الأمر الذي تستهدف الاتفاقيات الدولية القضاء عليه لاستقرار المراكز القانونية .

ويمكن القول بأنه لا يكفي لإضفاء صفة الدولية على النقل أن يتم بين دولتين كل منهما طرفاً في الاتفاقية أو بين نقطتين تقعان في دولة طرف في الاتفاقية مع وجود محطة رسو في إقليم دولة أخرى ولكن يشترط لكي يعتبر النقل دولياً في مفهوم اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أن تكون إرادة طرفي عقد النقل الجوي قد اتجهت إلى اعتبار العقد كذلك بغض النظر عن خط سير الطائرة الفعلي .

صور النقل الخاضع لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :

١- النقل الجوي بواسطة ناقل منعقد وناقل فعلي:

يبرم الناقل عقد النقل الجوي مع المسافر ويتعهد بمقتضاه بنقله علي متن طائرته ولكن يحدث احياناً ان يعهد الناقل الذي ابرم عقد النقل مع المسافر بتنفيذ عملية النقل كلياً او جزئياً الي ناقل اخر يقوم بتنفيذ عملية النقل علي متن طائرته وبذلك نكون امام ناقلين احدهما ابرم العقد مع المسافر ويسمي بالناقل المتعاقد والاخر لم يبرم العقد ولكن قام بتنفيذه كلياً او جزئياً ويسمي بالناقل الفعلي .

وقد تناولت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المادة ٣٩ منها حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلي **عرفت الناقل المتعاقد** بأنه كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لأحكام هذه الاتفاقية مبرم مع مسافر او من يمثله قانوناً **اما الناقل الفعلي** فعرفته بأنه كل شخص يقوم بمقتضي ترخيص من الناقل المتعاقد بتنفيذ كل عملية النقل او جزء منها كما قررت الاتفاقية سريان احكامها علي هذا النوع من النقل .

٢- النقل الجوي الدولي علي سبيل التجارب الاولى:

لم تتضمن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اية اشارة يفهم منها استبعاد هذا النوع من النقل من الخضوع لأحكامها ومن ثم فإن هذه الاتفاقية تسري علي النقل الجوي التجريبي .

٣- النقل الجوي الدولي الذي يتم في ظروف استثنائية :

تسري احكام الاتفاقية علي النقل الجوي الذي يتم في ظروف استثنائية

مثال ذلك ← عمليات انقاذ السفن والطائرات التي يتهدها خطر او هلاك ويستثني من تطبيق هذه الاحكام تلك المتعلقة بمستندات النقل حيث يعفي الناقل من تحرير مستندات النقل ووثائق السفر ومن الجزاء المترتب علي تخلفها في هذا النوع من النقل .

٤- النقل متعدد الوسائط :

يقصد بالنقل متعدد الوسائط النقل الذي يتم عبر وسائل مختلفة للنقل بحيث يتم جزء من الرحلة جواً وجزء اخر بحراً وجزء ثالث برأ .

قد نصت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المادة ٣٨ منها علي انه في حالة النقل متعدد الوسائط الذي يتم جزء منه بطريق الجو وجزء اخر بأية وسيلة اخري للنقل لا تسري احكام الاتفاقية الا علي النقل الجوي شريطة ان يدخل هذا النقل في نطاق تطبيق الاتفاقية بمعنى ان تتوافر فيه الشروط اللازمة لتطبيق احكام الاتفاقية .

علي ذلك يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقاً لطبيعته فيخضع النقل الجوي لاتفاقية مونتريال ويخضع النقل البحري للقانون البحري والنقل البري للقانون التجاري او المدني حسب الاحوال .

س١٦/ اكتب في النقل الجوي المستبعد من نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال؟

النقل الجوي الدولي المستبعد من نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال

أولاً: النقل الجوي الدولي الذي تباشره الدولة:

النقل الجوي الدولي بحسب الاصل تسري عليه احكام الاتفاقية طالما توافرت فيه الشروط التي استلزمها الاتفاقية ويستوي بعد ذلك ان يكون الناقل شخص من اشخاص القانون الخاص ام شخص من اشخاص القانون العام اي الدولة واشخاصها الاعتبارية العامة

واستثناء من هذا الاصل ووفقاً للمادة ٥٧ من الاتفاقية لا تسري احكام الاتفاقية في الحالتين الآتيتين :

الحالة الاولى : النقل الذي تباشره الدولة بنفسها : ويشترط لاستبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية ما يلي :

- ١- ان تعلن الدولة استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية وذلك بموجب اخطار موجه الي المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) بصفتها جهة الابداع .
- ٢- ان تتولي الدولة هذا النقل مباشرة وب herself ومن ثم لا يخضع لهذا الاستثناء النقل الذي تقوم به الاشخاص الاعتبارية العامة في الدولة او الذي تقوم به شركات النقل الوطنية لحسابها .
- ٣- ان يتم النقل لأغراض غير تجارية كأن يتعلق النقل بتأدية الدولة لوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة .

الحالة الثانية: النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية : ويشترط لاستبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية ما يلي :

- ١- ان تعلن الدولة استبعاد هذا النقل من نطاق تطبيق الاتفاقية وذلك بموجب اخطار موجه الي المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) بصفتها جهة الابداع .
- ٢- ان يتم النقل علي متن طائرة مسجلة في هذه الدولة اي تحمل جنسيتها او طائرة مستأجرة بواسطتها .
- ٣- ان يكون هذا النقل لحساب السلطات العسكرية في الدولة وتكون حمولة الطائرة قد حجزت بكاملها بواسطة تلك السلطات او بالنيابة عنها .

ثانياً: النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية:

نقل الرسائل والطرود البريدية مستبعد من نطاق تطبيق احكام اتفاقية مونتريال وذلك منعاً للتعارض بين هذه الاخيرة والاتفاقيات الدولية التي تنظم نقل الرسائل والطرود البريدية حيث يخضع النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية للاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة في ٢٠ مارس ١٩٢٤ وللقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد .

س١٦/ اكتب في خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص؟

تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص: هو إتفاق بين الناقل والمسافر بمقتضاه يلتزم الأول (الناقل) بأن ينقل المسافر أو أمتعته بواسطة طائرة من مكان إلى آخر خلال مدة زمنية معينة مقابل أجر معين.

خصائص العقد:

١- عقد رضائي:

بمعنى أنه ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول وتطابقهما، ودون التوقف على أي إجراء آخر.

كما أن عقد النقل **ليس من العقود الشكلية** حيث لا يلزم لإنعقاده إفراغه في شكل معين. ولا يؤثر في ذلك قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل، سواء كانت تذكرة للسفرة أو استمارة للأمته.

٢- عقد إذعان:

- يقصد بالإذعان القبول بشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور في مناقشتها .
- يعد عقد النقل الجوي عقد اذعان ذلك أن شركات النقل الجوي في مركز اقتصادي قوي يمكنها من فرض شروطها على المسافرين، وهو الطرف الضعيف، ولا تقبل مناقشة أو تفاوض بشأن هذه الشروط، فهو إما أن يقبلها برمتها أو يرفضها برمتها.
- ولا تتنافى صفة الإذعان مع الطبيعة الرضائية لعقد النقل. فاختلال التوازن الاقتصادي بين طرفي عقد النقل لا يعني بالضرورة زوال القوة الملزمة للعقد أو أن العقد مشكوك فيه .

٣- عقد تجاري:

- يعد النقل الجوي عملاً تجارياً إذا اتخذ شكل مشروع وبصرف النظر عن صفة القائم به. فيستوي أن يقوم به شخص طبيعي أو شخص اعتباري، من أشخاص القانون الخاص أو العام.
- يعتبر عقد النقل الجوي دائماً عملاً تجارياً بالنسبة للناقل، أما بالنسبة للمسافر لكي يعتبر عملاً تجارياً يتعين أن يكون المسافر تاجر وسافر لأعمال تتعلق بشؤون تجارته.

٤- عقد النقل عقد شخصي:

- يقوم عقد النقل الجوي على الاعتبار الشخصي سواء بالنسبة للناقل أو للمسافر فلا يجوز للمسافر أن يتنازل عن تذكركه لشخص آخر أو يبيعها له كما أن الناقل يلتزم بتنفيذ العقد بنفسه .

س١٧/ ما هو اساس مسؤولية الناقل الجوي؟

اساس مسؤولية الناقل الجوي

- تنشأ مسؤولية الناقل نتيجة اخلاله باحد التزاماته الناشئة عن عقد النقل، وقد تنعقد مسؤولية نتيجة خطأ غير عقدي.
- اما فيما يتعلق بأساس هذه المسؤولية فقد كان يختلف من دولة الي اخري حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي فكانت المحاكم تطبق علي المنازعات المطروحة امامها والمتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي القواعد العامة في المسؤولية والمنصوص عليها في القانون المدني والتي تقضي بضرورة تعويض المضرور عن الاضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل.
- فبعض تشريعات هذه الدول اسست مسؤولية الناقل علي الخطأ سواء اكان هذا الخطأ واجب الاثبات ام مفترضا والبعض الاخر يؤسسها علي فكرة الخطر.
- بالنسبة للتشريعات التي تؤسس مسؤولية الناقل علي الخطأ واجب الاثبات ← كالتشريع الفرنسي والذي اسس مسؤولية الناقل علي الخطأ واجب الاثبات بحيث يلتزم الناقل امام المسافر بتوصيله الي نقطة مقصدة النهائي معافي وهو التزام بتحقيق نتيجة بحيث تنعقد مسؤولية الناقل اذا اثبت المضرور خطأ الناقل والضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.
- اما بالنسبة للتشريع الانجليزي فهو يؤسس مسؤولية الناقل علي الخطأ واجب الاثبات ويكون التزام الناقل قبل المسافر التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة فلا يفترض وقوع الخطأ في جانب الناقل ومن ثم يقع علي عاتق المسافر عبء اثبات عدم بذل الناقل تلك العناية
- بالنسبة للتشريعات التي تؤسس مسؤولية الناقل علي الخطأ المفترض ← حيث يلتزم الناقل بسلامة المسافر وهو التزام بتحقيق نتيجة وتنعقد مسؤوليته اذا اخل بتنفيذ هذا الالتزام ولا يمكنه التنصل منها الا اذا اثبت ان الضرر الذي لحق بالمسافر يرجع الي سبب اجني لا دخل لإرادته فيه ، او بفعل المسافر.

❗ أخيراً بالنسبة للتشريعات التي تؤسس مسؤولية الناقل علي فكرة المخاطر وتحمل التبعة ← كالتشريع الألماني والروسي، يسأل الناقل مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين حتي ولو لم يثبت ارتكابه أي خطأ، ويتعين علي المضرور إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل،

❗ **قد وضعت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ نظاماً موحداً لمسؤولية الناقل الجوي** ← بهدف تلافي الاختلاف والتباين بين الأنظمة الحاكمة لهذه المسؤولية.

❗ **وتتأسس مسؤولية الناقل الجوي، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، علي الخطأ المفترض** ← بمعنى أنه لا يقع علي عاتق المسافر إثبات خطأ الناقل، ولا يستطيع هذا الأخير التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الإحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن المضرور كان قد تسبب أو أسهم بخطئه في أحداث الضرر.

❗ ولتحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين والمتعاملين معهم، فقد خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ وذلك بتحديد مبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل قبل المسافر.

❗ كما قررت الاتفاقية البطلان المطلق لاية شروط يكون من شأنها إعفاء الناقل من المسؤولية أو وضع حد للتعويض اقل من الحد الذي نصت عليه

❗ **وجاء اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ وجعل أساس مسؤولية الناقل الجوي فكرة المخاطر وتحمل التبعة** ← فنص في المادة ١٢ منه علي أنه: "لا يجوز للناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة.

❗ وبذلك يسأل الناقل بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافر، ولا يمكنه التنصل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور.

❗ ثم جاء بروتوكول جواتيمالا سيتي لسنة ١٩٧١ ليجعل أساس مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، مسؤولية موضوعية تبني علي **فكرة المخاطر وتحمل التبعة** حيث تنعقد مسؤولية الناقل بمجرد وقوع الضرر للمسافر حتي ولو لم يرتكب أي خطأ، ولا يمكن للناقل التنصل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبب أو أسهم بخطئه في أحداث الضرر، كما شمل التعديل أيضاً الامتعة الشخصية للمسافر التي يلتزم الناقل بنقلها مع المسافر ولا يمكن للناقل التنصل من المسؤولية عن الامتعة إلا إذا أثبت أن هلاك الامتعة أو تلفها يرجع إلي طبيعتها أو لعيب ذاتي بها.

❗ وقد أبقى بروتوكول جواتيمالا سيتي علي مسؤولية الناقل كما وردت في اتفاقية وارسو، فيما يتعلق بتأخير المسافر أو تأخير امتعته. وأساس هذه المسؤولية الخطأ المفترض أي انعقاد مسؤولية الناقل عن الضرر الناجم عن التأخير، ولا يمكنه التنصل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أنه اتخذ الإحتياطات والإجراءات الضرورية لتفادي التأخير.

❗ **ثم جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وأرست نظام المسؤولية المطلقة** ← والتي بمقتضاها تنعقد مسؤولية الناقل الجوي بمجرد حدوث الضرر للمسافر بغض النظر عن عدم خطأ الناقل أو تابعية.

س١٩/ وضع شروط وحالات انعقاد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص؟

حالات مسؤولية الناقل الجوي

تنعقد مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب او تعرضه لاصابة جسدية، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة او الاصابة قد وقعت علي متن الطائرة او اثناء اي عملية من عمليات صعود الركاب او نزولهم كما تنعقد مسؤولية الناقل عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الامتعة المسجلة او ضياعها او تعييبها

اولا: شروط انعقاد المسؤولية في نقل المسافرين:

تنص اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ علي انه "يكون الناقل مسئولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب او تعرضه لاصابة جسدية، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة او الاصابة قد وقعت علي متن الطائرة او اثناء اي عملية من عمليات صعود الركاب او نزولهم. يتبين من النص السابق انه يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل في نقل المسافرين توافر ثلاث شروط وهي،

١- ان يكون الضرر ناشئا عن حادث

لم تبين اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ المقصود بالحادث ولذلك اختلف الفقه في تحديد مفهومه. فذهب البعض الي ان الحادث يشمل كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة باستغلال الطائرة كحدوث خلل ميكانيكي.

وذهب البعض الاخر الي ان الحادث ينصرف الي كل واقعة يترتب عليها، المساس بشخص الراكب سواء اكانت مرتبطة باستغلال الطائرة في النقل الجوي ام ناتجة عن تدخل لا يمكن توقعه من عامل خارجي كفعل الغير.

بيد ان **الرأي الراجح** يري ان الحادث هو كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل او غير ناجمة عنها، وسواء اكانت باستغلال الطائرة ام غير مرتبطة بها

٢- ان يقع الحادث اثناء الفترة الزمنية للنقل

يتعين ان يقع هذا الحادث علي متن الطائرة او اثناء النزول منها او الصعود اليها

أ) وجود المسافر علي متن الطائرة

يعتبر المسافر علي متن الطائرة منذ اللحظة التي يدخل فيها الي جوفها ويستقر في مقعده، حتي اللحظة التي يخرج فيها من بابها ويضع قدمه علي سلم الهبوط في مطار الوصول.

ب) عمليات الصعود والنزول

يتعين تفسير عبارة "عمليات الصعود والنزول" في ضوء الغاية من التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين، وهي حماية المسافرين من مخاطر الطيران، ومن ثم يتعين ربط بداية ونهاية هذا الالتزام بالزمان والمكان الذي يتولي فيه الناقل الجوي وتابعوه رعاية المسافرين تمهيدا لعملية النقل.

وعلي ذلك يتعين تفسير هذه العبارة بحيث تشمل **عمليات الصعود** الفترة من اللحظة التي يغادر فيها المسافر مباني مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجها الي الطائرة، واكتمال صعوده الي جوفها بينما تمتد عمليات النزول منذ اللحظة التي يبدأ فيها المسافر في مطار الوصول النزول علي سلم الطائرة واجتيازه صحن المطار حتي دخوله الي مباني المطار.

٣- الضرر الذي يصاب به المسافر:

وفقا للمادة ١٧ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تنعقد مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل المسافرين عن الضرر الذي يلحق بهم والذي يتمثل في وفاة الراكب او تعرضه لاصابة جسدية، وذلك اذا وقع الحادث علي متن الطائرة او اثناء عمليات الصعود والهبوط.

وعلي ذلك فقد قصرت الاتفاقية التعويض عن الاضرار التي تلحق المسافرين علي حالي الوفاة والاصابة الجسدية دون الاضرار النفسية التي قد تلحق بالمسافر نتيجة عمليات القرصنة الجوية وخطف الطائرات.

س.ف/ اكتب في شروط انعقاد مسؤولية الناقل في نقل الامتعة وعن التأخير ؟

ثانياً: شروط انعقاد المسؤولية في نقل الامتعة:

تنص اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ علي انه: " يكون الناقل مسؤوليا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الامتعة المسجلة او ضياعها او تعييبها بشرط ان يكون الحدث ا الذي سبب التلف او الضياع او التعييب قد وقع علي متن الطائرة او اثناء اي فترة كانت فيها الامتعة المسجلة في حراسة الناقل. يتبين من النص السابق انه يشترط توافر ثلاث شروط لانعقاد مسؤولية الناقل في نقل الامتعة وهي

١- الحدث او الواقعة

المقصود بالحدث او الواقعة هو كل الاسباب الممكنة للضرر سواء تعلقت بعملية النقل ام لم تتعلق بها.

٢- الفترة الزمنية للنقل:

يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يحلق بامتعة المسافر، ان يقع الحادث الذي ترتب عليه ضرر خلال الفترة الزمنية التي يكون الناقل الجوي مسؤولا خلالها عما يصيب امتعة المسافر من ضرر. وقد حددت الاتفاقية هذه الفترة بالفترة التي تكون فيها الامتعة علي متن الطائرة اي محملة في جوف الطائرة وموضوعه في المكان المخصص لها ليتم نقلها او اثناء وجودها في حراسة الناقل وذلك سواء اكانت هذه الحراسة علي متن طائرة او في مطار من المطارات

٣- الضرر الذي يوجب الامتعة

حددت الاتفاقية ثلاث صور للضرر الذي يمكن ان يصيب الامتعة وهي ، التلف والضياع والتعييب. **يقصد بتلف الامتعة** ← اي عطب في الامتعة يؤثر علي قيمتها بحسب الاستعمال الذي اعدت له، اما **الضياع** فهو اختفاء الامتعة وعدم تمكن الناقل من العثور عليها او اعادتها، ويقصد **بالتعييب** العوار الذي يلحق بالامتعة ولكن لا يؤثر علي استخدامها فيما اعدت له

ثالثاً: شروط انعقاد مسؤولية الناقل:

نصت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ علي انه: " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب او الامتعة او البضائع بطريق الجو" يتبين من النص السابق انه يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل عن التأخير توافر ثلاث شروط وهي

١- التأخير في النقل:

يقصد بالتأخير ← في النقل مجاوزة الميعاد المحدد لتنفيذه فيه

٢- الفترة الزمنية التي يحدث خلالها التأخير:

يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير حدوث التأخير في النقل خلال فترة زمنية معينة

ويري الرأي الراجح ← في الفقه انه يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل المسافرين ان يحدث هذا التأخير منذ اللحظة التي يغادر فيها المسافر، تحت حراسة الناقل او تابعيه القاعة المعدة لتجميع المسافرين المطار القيام للتوجه الي الطائرة المعدة لنقله حتي لحظة تخلصه من وصاية الناقل او تابعة بدخوله مباني المطار

٣- الضرر الناشئ عن التأخير:

يتعين لانعقاد مسؤولية الناقل ان ينشأ عن التأخير ضرر يصيب المسافر.