



جامعة دمشق

كلية الحقوق

قسم القانون التجاري

الحقوق العينية الواردة على الطائرة

(وفقاً للاتفاقيات الدولية)

بحث علمي قانوني أعد لنيل درجة الماجستير في القانون التجاري

إعداد الطالب :

أحمد قادري

بإشراف الدكتورة :

سهير الجندي

٢٠١٥ - ١٤٣٦

الإهداء

إلى أحلى كلمة يلفظها اللسان، والمحفورة في قلب كل إنسان .
وفي تبجيلها نزل القرآن (الكريم) ، ووصى بها الرحمن .
وإلى أكبر نعمة أنعمها الله على الإنسان .
تكرمي علي بتقبيل يديك وسامحيني على عنائك معي يا أغلى إنسان .

أمي الحبيبة

إلى من علمني معنى العز والإباء والأخلاق والخصال الحميدة .
إلى من علمني الصبر وتحمل الشدائد .
إلى من علمني أن العلم هو سبيل كل عاقل وراشد .

أبي العزيز

إلى من قاسموني حلول الحياة ومرها .
إلى من كبرت معهم وأكبر بهم .
إلى من يجدون نجاحي نجاحهم وحياتي حياتهم .

أخوتي الأعزاء

وإلى من ساندوني في حياتي، وتحملت بصحبتهم .

أصدقائي الأوفياء

كلمة شكر وعرفان

قال رسول الله ﷺ : (من لا يشكر الناس ، لا يشكر الله)

لا بد من أن اتقدم بالشكر والعرفان لمن تفضلت بالإشراف على بحثي هذا لإخراجه بأفضل صورة ، فكانت خير موجه لي وقدمت لي الكثير من علمها وخبرتها على الرغم من مشاغلها الكثيرة ومسؤولياتها الكبيرة فلها مني كل الاحترام والتقدير

الدكتورة سهير الجندي

كما أتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الحقوق في جامعة دمشق على ما يبذلونه من جهود في واجبهم المهني وأخص الكادر التدريسي في قسم القانون التجاري على رعايتهم وتوجيههم الدائم.

مقدمة :

تعد الطائرة الأداة الرئيسية في الملاحة الجوية لما لها من تأثير كبير على الصعيد الداخلي والدولي سواء من الناحية الاقتصادية أو التجارية أو غيرها من المجالات ، وإن كان التأثير في المجال الدولي أكبر منه في المجال المحلي ذلك لأن الطائرة اختصرت المسافات وسرعت عمليات التنقل ودعمت التجارة فيما بين الدول ، لذا تسعى الدول بشكل مستمر إلى تقوية وتطوير اسطولها التجاري الجوي.

والطائرة بوصفها مالا ، تتمتع بوحدة قانونية لها ذاتيتها المستقلة بحيث تكون محلاً للتصرفات القانونية التي ترد على الأموال بشكل عام (من بيع ورهن وتأجير للطائرة وحجز عليها ضماناً لدين يشغل ذمة مالكة) ، ولكن الطائرة عادة ما تكون في حالة تنقل مستمر بين الدول بحيث تخضع للقواعد القانونية لكل دولة تحلق في أجوائها مما قد يهدد مصالح أصحاب الحقوق عليها من مالك أو دائن أو مستثمر وذلك كلما غادرت الطائرة اقليم الدولة التي تتبع لها بجنسيتها بالتالي من المهم لاستقرار العلاقات والحفاظ على الحقوق توحيد القواعد القانونية التي تخضع لها الطائرة ، وأن تأخذ هذه القواعد بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة لهذا المنقول المادي والبيئة الخاصة به.

هذا ما دعا المجتمع الدولي إلى التحرك لإيجاد قواعد قانونية ضمن نطاق (اتفاقيات دولية) هدفها حماية الحقوق التي ترد على الطائرة ، فوقع في جنيف عام ١٩٤٨ اتفاقية دولية تحت عنوان (الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرة) وتعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات في هذا المجال ، وأيضاً اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ التي جاءت من حيث المبدأ لتنظيم مسالة الطيران المدني الدولي لكنها تعرضت في

بعض أحكامها لتنظيم بعض الحقوق التي ترد على الطائرة، وفي روما عام ١٩٣٣ وقعت اتفاقية دولية بعنوان (توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات) والتي جاءت لمحاولة التخفيف من حالات الحجز الاحتياطي على الطائرات وما ينتج عنه من أضرار كبيرة^١.

في التشريع السوري وحتى عام ١٩٤٩ لم يكن هنالك قواعد خاصة تحكم وتنظم الملاحة الجوية بشكل عام، بالتالي فإن الحقوق والتصرفات التي ترد على الطائرة كانت تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، وبقي الأمر كذلك حتى صدور أول تشريع ينظم الملاحة الجوية بالمرسوم ١٠١ لعام ١٩٤٩، والذي الغي بقانون الطيران المدني السوري الحالي رقم ٦ الصادر بتاريخ ٢٠٠٤/٤/٢ والذي عطف بدوره في مواده الأولى على اتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بالتعاريف والمصطلحات وتعديلاتها^٢.

^١ - وعلى الرغم من انضمام سوريا إلى اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، إلا أنها لم تنضم إلا أي من اتفاقيتي (جنيف ١٩٤٤، روما ١٩٣٣) وتعد هاتان الاتفاقيتان من أهم الاتفاقيات خاصة فيما يتعلق بالحقوق التي ترد على الطائرة في المجال الدولي، وذلك لما جاء في المذكرة التوضيحية لدى المؤسسة العامة للطيران عن أهمية هذا الاتفاقية على الصعيد المحلي (بحيث تخدم هذه الاتفاقية مؤسسة الطيران العربية السورية بعد أن تقرر السماح لها باستئجار طائرات لرفد أسطولها، وتعزيز موقفها التنافسي، وتغطي العديد من المواضيع مثل :

- حتمية إظهار جميع إشارات /رهن حجز ... الخ/ المتعلقة بطائرة ما في شهادتها أو سجل الطائرة، وهذا يساعد في تقصي الحقائق وتفادي المشاكل.
- إثبات حقوق /بيع، إيجار، رهن، دين مستحق .. الخ/
- وضع ضوابط لعمليات بيع وشراء وإيجار وغيرها من الحقوق المتعلقة بالطائرة).

^٢ - وهو ما نصت عليه المادة ٣ والمادة ٤ من قانون الطيران المدني السوري (تعتبر التعديلات التي تصدر عن المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن التعاريف والمصطلحات الواردة في المادة الثانية، والتي تنشر في ملاحق اتفاقية شيكاغو للطيران المدني مالم تعترض عليها الدولة معدلة حكماً في هذا القانون دون حاجة لتعديل القانون) (تعتبر التعاريف والمصطلحات الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو وتعديلاتها والتي لم--

أهمية الموضوع :

إن النشاط التجاري الجوي يتطور ويزداد بشكل مستمر، والطائرة هي الأساس في هذا النشاط، بالتالي وجود قواعد قانونية واضحة تحكم هذه الحقوق والتصرفات عليها ذات أهمية على جميع الأصعدة الداخلية والدولية.

ودراسة موضوع الحقوق التي ترد على الطائرة وفقاً للاتفاقيات الدولية وما يثيره من مشاكل قانونية ذا أهمية كبيرة ليس لما تتمتع به هذه الطائرة من قيمة اقتصادية هامة للأفراد والدول تحتاج الحقوق عليها للحماية الدولية فحسب، بل أيضاً لما جاءت به هذه الاتفاقيات من أحكام ساعدت على تجنب التنازع بين القوانين وما لذلك من دور كبير في تعزيز أمن وسلامة الطيران المدني الدولي وحماية لحقوق ومصالح جميع المعنيين (شركات طيران والأفراد والمصارف ... الخ)، مما يؤدي إلى تشجيع الائتمان في النشاط التجاري وتطوير الملاحة الجوية.

اشكالية البحث :

تظهر اشكالية البحث بعدة نقاط وتتمثل بشكل رئيسي في تحديد القواعد القانونية التي تحكم كل حق من الحقوق، فالاتفاقيات الدولية وإن كانت قد تضمنت في أحكامها الحماية والاعتراف بالحقوق التي ترد على الطائرة كالبيع والرهن وحق الامتياز والحجز .. الخ، ولكن أحكامها لم تتضمن تفصيلاً لكل حق من هذه الحقوق والإجراءات المتعلقة به، بل إنها عطففت في كثير من الأحيان على القانون الوطني

- يرد ذكرها في المادة الثانية هي المرجع المعتمد في معرض تطبيق هذا القانون باستثناء ما اعترضت عليه الدولة).

فيما يتعلق بهذه التفصيلات والاجراءات ،وفي محاولة للتوفيق بين التشريع الوطني والمبادئ التي كرستها الاتفاقيات الدولية برز عدد من المشاكل منها :

- ما هو متعلق بموضوع ملكية الطائرة ونقل هذه الملكية وتحديد تاريخ نفاذ نقل هذه الملكية عن طريق البيع بين البائع والمشتري وبالنسبة للغير وأثار هذا العقد.
- ومنها متعلق بموضوع استغلال ملكية الطائرة عن طريق تأجيرها للغير، وما يثيره هذا النوع من الاستغلال من مشاكل قانونية خصوصاً إذا ما وجد صور متنوعة لهذا العقد، مما ينتج عنه آثار مختلفة فيما يتعلق بالمسؤولية والتزامات الاطراف.
- واخرى لها صلة بالحقوق التبعية من رهن وحقوق امتياز جوية، وما يثيره رهن الطائرة من مشكلات قانونية تتعلق بطبيعة هذا الرهن وكيفية انشاءه وشهره، وموضوع حقوق الامتياز وما جاءت به اتفاقية جنيف من امتيازات جوية خاصة وترتيبها في هذا المجال.
- ومنها أيضاً ماله صلة بحق الدائن بحجز طائرة مدينه والحالات الخاصة التي جاءت الاتفاقية لتمنع هذا الحجز لما لهذا الحجز وإجراءاته من خطورة على هذا النشاط الهام .

منهج البحث :

التزمت بقواعد البحث العلمي معتمداً على المنهج الوصفي والتحليلي والاستنتاجي لبيان معالم هذا الموضوع وعناصره وخصائصه وأهميته :

فقد اتبعت المنهج الوصفي من خلال دراسة كل حق من الحقوق العينية التي ترد على الطائرة من كافة الجوانب القانونية وفقاً لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية ولما نص عليه قانون الطيران المدني السوري مع بيان أحكامه، وكذلك أرفق الدراسة بآراء الفقهاء والباحثين على اختلاف توجهاتهم ومن ثم إبداء الرأي الخاص حيثما يكون محله.

كما اتبعت المنهج التحليلي من خلال مراجعة وتحليل ما أوردته الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني من أحكام تتعلق بهذه الحقوق، وبيان الحكمة التي يهدف إليها كل من الاتفاقيات الدولية والقانون وذلك من خلال ما توفر من مراجع متعلقة بالموضوع.

أما المنهج الاستنتاجي فيرد في مجموعة من التوصيات والمقترحات تم ايرادها ضمن البحث وتلك التي يخلص إليها هذا البحث أيضاً وذلك بهدف الوصول إلى التنظيم الأمثل لمسألة الحقوق التي ترد على الطائرة.

الصعوبات التي اعترت عملية البحث :

لا تخلو أي دراسة أو بحث من صعوبات، ومن أهم الصعوبات التي مررت بها في إعداد هذا البحث :

- ندرة المؤلفات والدراسات القانونية التي تتعرض لموضوع الحقوق الواردة على الطائرة وصعوبة الحصول عليها، واقتصار المراجع المتوفرة على المعالجة الجزئية لموضوع البحث ضمن معالجتها لموضوعات القانون الجوي بشكل عام.

- ندرة الاجتهادات القضائية السورية المتعلقة بالحقوق والتصرفات التي ترد على الطائرة في المجال الجوي، وذلك للاستناد اليها فيما يتعلق بموضوع البحث.
- صعوبة الحصول على المعلومات المهمة من الناحية العملية من قبل الجهات المختصة (المؤسسة العامة للطيران ومديرية النقل الجوي) وذلك بسبب الضعف القانوني الموجود لدى العاملين فيما يتعلق بموضوع البحث.

خطة البحث :

تم تقسيم البحث إلى فصلين رئيسيين، والفصلين إلى مبحثين فمطلبين وذلك على الشكل التالي :

الفصل الأول : الحقوق العينية الاصلية (الملكية)

المبحث الأول : ملكية الطائرة

المطلب الاول : الطائرة بمفهوم الاتفاقيات الدولية

المطلب الثاني : نقل ملكية الطائرة

المبحث الثاني : استغلال ملكية الطائرة (ايجار الطائرات)

المطلب الاول : القواعد العامة في ايجار الطائرات

المطلب الثاني : القواعد الخاصة بكل نوع من انواع الايجار

الفصل الثاني : الحقوق العينية التبعية

المبحث الأول : الرهن والامتياز على الطائرة

المطلب الأول : الرهن الرسمي للطائرة

المطلب الثاني : حقوق الامتياز الواردة على الطائرة

المبحث الثاني : الحجز على الطائرة

المطلب الأول : الحجز الاحتياطي على الطائرة

المطلب الثاني : الحجز التنفيذي على الطائرة

الفصل الأول

الحقوق العينية الأصلية (الملكية)

تتدرج الطائرة من حيث طبيعتها في عداد الأموال المنقولة، وبناء على ذلك تنطبق عليها القواعد المتعلقة بالمنقولات^٣ بشكل عام والطائرة بهذا الوصف تكون محلاً للملكية، ومحلاً لاستغلال هذه الملكية، وهذا ما ذهبت إليه اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ في مادتها الأولى من ضرورة الاعتراف بحق ملكية الطائرة (مبحث أول) كذلك الحال بحق استغلال المالك لطائرته (مبحث ثان).

المبحث الأول

ملكية الطائرة

إن الأهمية الكبيرة للطائرات خصوصاً أنها تستعمل في المجال الدولي دعت المجتمعين في جنيف بتاريخ ١٩٤٨/٦/١٩ إلى الاعتراف بحقوق يجب على الدول احترامها، وتنص المادة الأولى من هذه الاتفاقية : (تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي : حق الملكية على الطائرة – الحق لمن حاز طائرة في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء)، بالنسبة للاعتراف بحق الملكية فيشمل حماية حق الذي يملك الطائرة حالياً وحق من سيصبح مالكا للطائرة فيما بعد^٤.

^٣ - مادة (٢٨) من قانون الطيران المدني السوري (الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الدولة).

^٤ - ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، عام ١٩٨٣، ص ٧٦.

أما بالنسبة للفقرة الثانية والمتعلقة بحق حائز الطائرة في اكتساب ملكيتها عن طريق الشراء، فالاتفاقية جاءت لتشمل المفاهيم المختلفة لحق الملكية، فالحيازة بالمفهوم الأنجلو أمريكي تكسب الملكية، أما بالنسبة للحيازة في المفهوم اللاتيني (كالقانون الفرنسي والسوري)، فالأصل أن تكسب الحيازة في هذه القوانين الحائز ملكية المنقول المادي فقط، والطائرة تعتبر منقولاً مادياً، إلا أنها بالرغم من ذلك تعتبر منقولاً مادياً ذو طبيعة خاصة.

والحديث عن ملكية الطائرة يدعو للبحث في :

- الطائرة بمفهوم الاتفاقيات الدولية بمطلب أول
- ثم نعرض موضوع نقل ملكية الطائرة (بيع الطائرة) بمطلب ثان.

المطلب الاول

الطائرة بمفهوم الاتفاقيات الدولية

إن بحث موضوع ملكية الطائرة يتطلب :

- تحديد ماهية الطائرة وهو ما سنبحثه بفرع اول.
- ثم نعرض لشروط صلاحية هذه الطائرة للملاحة الجوية بفرع ثانٍ.

الفرع الأول

ماهية الطائرة وفقاً للاتفاقيات الدولية

ان موضوع الملكية هنا هو الطائرة نفسها لذا يجب التعرف على ماهية الطائرة ومتى نكون امام طائرة تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة بالطيران ، وذلك بالبحث في الطبيعة القانونية للطائرة في مرحلة الصنع.

اولاً : ماهية الطائرة

تناولت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية والفقهاء وضع تعريف مرن قدر الإمكان للطائرة كي يشمل جميع الأجهزة التي تنطبق عليها الاحكام القانونية الخاصة بالملاحة الجوية ، حيث عرفت اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ الطائرة بأنها كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء ، وعرفت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بأنها كل جهاز يستطيع أن يخلق في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء

الغير منعكس على سطح الارض^٥، وهو ما شكل الاساس الذي اعتمده قانون الطيران المدني السوري في تعريف الطائرة فنص في المادة الثانية بأن المركبة الهوائية (الطائرة) هي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة عن سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والعمودية وما إلى ذلك.

ومن الملاحظ أن هذا التعريف يتكون من عنصرين اساسيين هما الآلة أو الجهاز الذي يقوم بفعل الطيران أو البقاء في الجو ثم ردة فعل الهواء الغير منعكس على سطح الارض، ويعتبر هذا التعريف مرناً لدرجة كبيرة حتى يمكن أن يشمل كثير من الأجهزة، وهذا يثير التساؤل هنا! هل كل هذه الاجهزة تدخل ضمن نطاق الاتفاقيات الدولية (جنيف لعام ١٩٤٨ وشيكاغو لعام ١٩٤٤)؟

للإجابة على هذا التساؤل يجب التعرف أولاً على الأنواع المختلفة للطائرات ، يمكن تقسيم أنواع الطائرات إلى:

- طائرات الايروساتات وطائرات الايرودين^٦ وذلك من الناحية الفنية : فطائرات الايروساتات كالبالونات والمناطيد تكون أخف من الهواء بالتالي تستطيع الطيران استناداً إلى هذه الميزة ،اما طائرات الايرودين وهي الطائرات التي يكون وزنها أثقل من

^٥ - إن اضافت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ عبارة الغير منعكسة على سطح الارض جاءت لتخرج بعض أنواع الاجهزة التي تحلق بالجو نتيجة لرد فعل الهواء المدفوعة من الجهاز، كالزحافات الوسائد الهوائية فهذه الانواع تسير برد فعل انعكاس الهواء المدفوع من المركبة على سطح الماء أو اليابسة وذلك بعكس الطائرة التي تطير برد فعل الهواء.

^٦ - الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠٠٤، ص ٣٢.

الهواء لكنها تستطيع الطيران بقوة آلية محرك كالطائرات العامودية (الهليكوبتر) ، او دون محرك الي كالطائرات الشراعية.

- طائرات وطنية واخرى اجنبية وذلك من ناحية الجنسية : فالطائرات الوطنية هي الطائرات التي تكون مسجلة في سجل الطيران التابع للدولة وتحمل علم هذه الدولة ،وهي بذلك تتمتع بميزات الدولة التابعة لجنسيتها، أما غيرها من الطائرات فتعتبر طائرات اجنبية.

- طائرات مدنية وطائرات الدولة وذلك من الناحية الوظيفية: فالطائرات المدنية تستخدم في الاستثمار التجاري وعملية نقل البضائع والاشخاص أو للاستعمال الشخصي سواء كانت ملكاً للأفراد أو لأشخاص اعتبارية.

ويعرف قانون الطيران المدني السوري في مادته الثانية الطائرات المدنية بأنها :أي طائرة مدنية مسجلة في سجل الطائرات المدنية في الدولة أو في دولة أخرى بهذه الصفة.

ويوجد أيضاً طائرات الدولة والتي ترصد للقيام بخدمة عامة، ومثال ذلك طائرات البريد وطائرات الانقاذ العائدة للدولة والطائرات الحربية أو طائرات الشرطة.

وبعد ان عرضنا أنواع الطائرات يمكننا الآن الاجابة عن السؤال السابق هل كل الأجهزة التي يشملها التعريف تدخل ضمن نطاق الاتفاقيات الدولية ؟

المادة ٣ من اتفاقية شيكاغو تقضي بسريان أحكامها على الطائرات المدنية سواء الاجنبية أو الوطنية فقط دون طائرات الدولة ، اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ بمادتها ١٣ ايضاً استبعدت الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية او الجمركية او

البوليسية من نطاق الاتفاقية، وهو ما أكدته قانون الطيران المدني السوري بمادته الخامسة من سريانه احكامه على الطائرات المدنية سواء الوطنية أو الأجنبية^٧.

ثانياً : الطائرة في مرحلة الصناعة

تتم صناعة الطائرة إما بشكل مباشر من قبل طالب التصنيع عن طريق شراء الأدوات اللازمة لذلك والتعاقد باسمه مع المهندسين والعمال الذين يختارهم لإتمام عملية الصناعة تحت إدارته، أو بطريقة غير مباشرة عن طريق التعاقد مع أحد المصانع أو الشركات المتخصصة في هذا المجال، على نحو تتعهد فيه هذه الأخيرة بصناعة الطائرة طبقاً للمواصفات التي يحددها لها المشتري وتسليمها له فور تمام صناعتها، مقابل ثمن معين.

وبما أن الطائرة هي الموضوع الأساسي فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية فلا بد من تحديد متى نكون أمام طائرة صالحة للطيران؟ أي تتوافر فيها الشروط اللازمة لانطباق بنود الاتفاقيات الدولية عليها

تعد الطائرة من الأموال المنقولة^٨، وعلى الرغم من هذه الصفة فهي تخضع لقواعد قانونية دولية ووطنية خاصة (كضرورة تسجيل الحقوق التي ترد عليها) تميزها بعض الشيء عن المنقولات بشكل عام، ولا تتغير الصفة المنقولة للطائرة في مرحلة الصنع،

^٧ - تنص المادة الخامسة من قانون الطيران المدني السوري (يشكل هذا القانون الأحكام الأساسية التي تنظم شؤون الطيران المدني والخدمات المرتبطة به في الدولة، بما في ذلك المطارات والطائرات المدنية ولا يسري على طائرات الدولة إلا بمقتضى اتفاق بين الوزير والجهة المختصة في الدولة).

^٨ - المادة ٢٨ من قانون الطيران المدني السوري (الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة في الدولة)

وبالرغم من ذلك فهي لا تخضع لأي من القواعد الخاصة التي نصت عليها الاتفاقات الدولية، وذلك إما بسبب عدم اكتمال صناعتها من الناحية الفنية، أو اكتمال صناعتها من الناحية الفنية دون استكمال الشروط التي تطلبها الاتفاقيات الدولية حتى تتمكن من مباشرة الملاحة الجوية كما سيمر معنا في الفرع الثاني، بالتالي الطائرة في مرحلة الصنع تخضع لجميع القواعد القانونية التي تخضع لها المنقولات بشكل عام فيتم رهن الطائرة في مرحلة الصنع رهناً حيازياً وذلك لما تم صنعه من اجزاء^٩.

الفرع الثاني

شروط صلاحية الطائرة للملاحة الجوية

يجب أن تكون الطائرات التي تعمل في المجال الجوي صالحة للملاحة الجوية، واتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ وقانون الطيران المدني السوري قد اوجبا على الطائرة ان تحمل عدداً من المستندات لكي تثبت صلاحيتها للطيران والملاحة الجوية من الناحية الفنية والقانونية، تتطلب صلاحية الطائرة للملاحة الجوية أن يكون هنالك صيانة دورية لهذه الطائرات، مما يدعو للتعرض لموضوع صيانه الطائرة (عقد صيانة الطائرات).

اولاً : المستندات التي يتوجب أن تحملها الطائرة :

أوجب اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ في المادة ٢٩ وقانون الطيران المدني السوري في المادة ٥٣ على كل طائرة تعمل في الملاحة

^٩ - سميحة القايبوي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٨٩، ص ٨٢.

الجوية أن تحمل عدداً من المستندات ، أهم هذه المستندات شهادة تسجيل الطائرة (هي ذات طابع إداري لإثبات الحالة المدنية للطائرة وتحديد هويتها) ، وشهادة صلاحية الطيران (وهي ذات طابع تقني فني)^{١٠}.

١- شهادة التسجيل :

إن شهادة تسجيل الطائرة من أهم الشهادات التي يتوجب على الطائرة أن تحملها أثناء عمليات الملاحة الجوية ، وتعد دراسة موضوع تسجيل الطائرة بمثابة المدخل الأساسي لدراسة الحقوق التي ترد على الطائرة وذلك لكونه مرتبط ببدء الحياة القانونية والملاحية للطائرة مع اعتبار هذه الأخيرة محور القانون الجوي.

فتوجب اتفاقية شيكاغو تسجيل الطائرات بقيدها في سجل خاص معد لهذه الغاية تدرج فيه بيانات محددة كفيلة بتحديد ذاتية الطائرة ، ويجب أن يظهر ذلك التسجيل على جسم الطائرة وفي مكان واضح وبحروف وأرقام بارزة ، وعلى ضوء هذا التسجيل تصدر الجهة المنوط بها عملية التسجيل شهادة بتسجيل الطائرة يتحدد فيها تاريخ التسجيل ووصف الطائرة واسم مالكيها وغير ذلك من البيانات ، وهذا التسجيل لازم كي تتمكن الطائرة من التحليق في الجو ، وشهادة هذا التسجيل هي إحدى الوثائق التي يجب أن تحملها الطائرة^{١١}.

وقد قضت المادة ١٩ من اتفاقية شيكاغو بأن يتم تسجيل الطائرة أو نقل ملكيتها من بلد لآخر في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها وأنظمتها.

^{١٠} - الياس حداد ، مرجع سابق ، ص ٣٤.

^{١١} - المرجع السابق ، ص ٤١.

ثم أشارت المادة ٢٠ من الاتفاقية نفسها إلى وجوب أن تحمل كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية علامات تسجيلها وجنسيته.

واتفاقاً مع بنود الاتفاقيات فقانون الطيران المدني السوري في المادة ١٢ منه نص على عدم جواز عمل أي طائرة في إقليم الدولة ما لم تكن مسجلة في الدولة التابعة لها، وما لم تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد المقررة دولياً.

وتعرف المادة الثانية من قانون الطيران المدني السجل الوطني بأنه (سجل تسجل فيه الطائرات المدنية العائدة للدولة أو المملوكة أو المستأجرة من قبل أشخاص أو مؤسسات أو شركات أو منظمات أو هيئات وطنية عامة أو خاصة تابعين للدولة).

من التعريف يتبين أن السجل يتعلق بالطائرات الوطنية سواء كانت ملكيتها للدولة، أو ملكية خاصة للأفراد، أو أشخاص اعتبارية والمقصود بالطائرات الوطنية من نص المادة الطائرات التي تحمل الجنسية السورية، وحتى تكتسب الطائرة جنسية دولة معينة يجب أن تكون مسجلة في سجلها الوطني، وهذا ما نصت عليه المادة (١٧) من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها)

ولا يتم تسجيل الطائرة في السجل الوطني في سوريا إلا بتوافر شروط معينة أهمها أن تكون مملوكة أو مؤجرة لأشخاص عاديين كانوا أم اعتباريين متمتعين بالجنسية السورية^{١٢}، بالتالي إذ ما فقد

^{١٢} - لكن قد تسجل الطائرة العائدة ملكيتها لأشخاص لا يتمتعون بالجنسية السورية وذلك وفقاً للمادة ٢٧ من قانون الطيران المدني (استثناء من المادة (٢٤) فقرة (ب) والمادة --

مالك الطائرة الجنسية السورية أو انتقلت هذه الملكية إلى جهة أجنبية تشطب الطائرة من السجل الوطني^{١٣}، فالتسجيل هو ما يكسب الطائرة جنسية دولة معينة هذا ما دعا إلى عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، ويحب على الطائرة أن تكون مسجلة في سجلات إحدى الدول حتى تستطيع أن تعمل في الإقليم السوري^{١٤}.

وتنص المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٤٨ (جميع عمليات القيد المتعلقة بالطائرة يتعين أن تتم في نفس السجل، مالم ينص على ما يخالف أحكام هذه الاتفاقية، يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق الآثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المعترف بها).

بالتالي يجب أن تقيد جميع العمليات المتعلقة بالطائرة في سجل واحد لدى الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، ويحدد قانون هذه الدولة الآثار المترتبة على عملية القيد للحقوق المتعلقة بالطائرة.

وتوجب اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ بالمادة ٣ أن يذكر بشهادة التسجيل اسم الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل، ويحق لكل شخص أن يستلم من هذه الجهة مراسلات أو صور أو مستخرجات مصدقا عليها طبق الأصل وتكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها،

-- (٢٦) فقرة (أ) تضع المؤسسة شروط وطريقة تسجيل الطائرات المملوكة من قبل أشخاص مقيمين في الدولة وغير متمتعين بجنسيتها).

^{١٣} - وحالات شطب الطائرة من السجل كما نص عليها قانون الطيران المدني السوري في المادة ٢٦ (أ) - إذا فق مالكها أو مستأجرها جنسيته السورية. ب - إذا انتقلت ملكيتها إلى جهة أجنبية، ولم تعد الدولة معنية بها. ج - إذا تحطمت كلياً أو فقدت أو سحبت نهائياً من الاستعمال، وتعتبر الطائرة بحكم المفقودة عند صدور قرار بذل من المؤسسة وعلى مالك الطائرة أو مستأجرها أن يخطر المؤسسة بكل تغيير يطرأ على الحالات التي نصت عليها هذه المادة فور حدوثه، مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة).

^{١٤} - تنص المادة (١٢) من قانون الطيران المدني (لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة ما لم تتوفر فيها الشروط التالية: أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها).

أما بالنسبة للسجل الوطني في سوريا تقوم المؤسسة العامة للطيران المدني بإعداده ويسجل فيه معلومات تتعلق بالطائرة المسجلة وهي :

- ١- رقم وتاريخ قيد الطائرة في السجل.
 - ٢- علامات الجنسية والتسجيل.
 - ٣- البيانات الفنية الأساسية عن الطائرة وشهادة صلاحيتها للطيران.
 - ٤- اسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر.
 - ٥- بيان عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها ، وإذا كانت هنالك أي مديونية على الطائرة يسجل اسم وعنوان الجهة الدائنة.
 - ٦- كافة الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث للطائرة وتاريخ حدوثها.
 - ٧- أي معلومات أخرى تقرر المؤسسة أن يحتويها السجل.
- وإن أي تغيير يحدث فيما يتعلق بالبيانات الواردة يجب إخطار المؤسسة العامة للطيران بهذا التغيير.
- ذهبت لذلك اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ فنصت المادة الاولى (يحب على الحقوق المعترف بها أن تكون قد:
- أ) أنشئت طبقا لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقا لجنسيتها وقت إنشائها.
- ب) تم قيدها بانتظام في السجل العام للدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة قد سجلت وفقا لجنسيتها.

يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث سجلت الطائرة وفقاً لجنسيتها سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة في مختلف الدول المتعاقدة عند إجراء كل عملية منها)، فعقد بيع الطائرة والتصرفات القانونية الواقعة على الطائرة عموماً يجب قيدها في السجل الوطني حتى يتم شهرها، ويتم هذا التسجيل باتباع الإجراءات التي يحددها قانون الطيران المدني وتحددها المؤسسة العامة للطيران، فالاتفاقية قد حددت عدد من الحقوق التي يجب الاعتراف بها من قبل الدول المتعاقدة بما فيها حق ملكية الطائرة، لكنها أحالت تحديد صحة هذه الحقوق للقانون الداخلي للدولة التي تحمل جنسيتها والمسجلة في سجلها الوطني.

أما بالنسبة لنقل القيود من سجل دولة إلى أخرى فنصت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ على أنه عدا حالة البيع الجبري الذي يتم مراعاة لبنود الاتفاقية نفسها، لا يجوز أن يجري نقل قيد أو تسجيل طائرة من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى ما لم تسوى الحقوق المقيدة فيه أو يوافق أصحاب هذه الحقوق على ذلك

٢- شهادة صلاحية للطيران :

شهادة ضرورية يجب على كل طائرة أن تحصل عليها قبل تحليقها في الجو، وهي تدل على مطابقة الطائرة للأوصاف والشروط التي يجب توافرها في صناعة الطائرات وأجهزتها والأتها ومعداتاتها وتوافر كل ما يلزم للاستعمال المخصص للرحلة الجوية^{١٥}.

^{١٥} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٣٤.

نصت المادة ٣١ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ على أنه يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحياتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة، وفي سوريا تختص المؤسسة العامة للطيران المدني بمنح شهادة الصلاحية للطيران، ويجوز لها أن تعتمد شهادة صلاحية للطيران صادرة عن دولة أخرى، كما لها أن تعلق اعتماد هذه الشهادة على استكمال أي شروط مطلوبة.

كما نصت المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ بأن الشهادات التي تعطى من دولة متعاقدة يعترف بها من سائر الدول المتعاقدة بشرط أن تكون الدولة مانحة الشهادة قد راعت الحد الأدنى من الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية، وهي الشروط الواردة في الملحق رقم ٨ منها المتعلق بشهادة صلاحية الطائرة للطيران، وإذا لم تراعى الدولة هذه الحدود الدنيا جاز للدول الأخرى أن ترفض تحليل الطائرة فوق أراضيها إلا بترخيص خاص منها (مادة ٤٠ من الاتفاقية).

أما إذا نظرنا لقانون الطيران المدني السوري فيما يتعلق بشهادة الصلاحية، فقد عرفها في المادة الثانية بأنها وثيقة تصدرها سلطة الطيران المدني تشهد بموجبها بصلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية محددة، وقد نظم القانون صلاحية الطائرات للطيران بموجب المادة ٤٧ منه، حيث نص بأنه لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة ما لم يكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة أو معتمدة من قبل سلطة الطيران المدنية بدولة التسجيل، ويشترط أن

يلتزم مستثمر الطائرة بما تحتويه شهادة الصلاحية للطيران من شروط وقيود.

والمؤسسة كما ذكرنا مسؤوله عن منح هذه الشهادة ولها إذ ما تبين عدم سلامة أي طائرة مسجلة في الدولة، أو عدم صلاحية طرازها للطيران أن توقف أو أن تسحب شهادة صلاحيتها للطيران، ولها أن تخضع الطائرة لكشف فني وأن لا تسمح بطيرانها إلا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها.

كما أوجبت المادة ٤٩ من القانون نفسه تجهيز كل طائرة مسجلة في الدولة بالأجهزة والمعدات المنصوص عليها في ملاحق اتفاقية شيكاغو وتعديلاتها المعمول بها في الدولة^{١٦}.

كما للمؤسسة أن تطلب تركيب أجهزة أو معدات إضافية أو خاصة على أي طائرة مسجلة في الدولة ضماناً لسلامة الطائرة و من عليها أو لتسهيل عمليات البحث والإنقاذ، ويجب على المستثمر الإمتثال لطلب المؤسسة بتركيبها.

وشهاد صلاحية الطيران ما هي إلا اثبات قانوني عن الصلاحية الفنية للطائرة للطيران، بالتالي يجب ان تكون الطائرة صالحة للطيران بشكل دائم مما يوجب على مستثمرها صيانتها بشكل دوري ومستمر.

^{١٦} - إن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، قد اصدر ثمانية عشر ملحقاً والمتخصصة في شتى شؤون الطيران عن طريق اللجان الفرعية التابعة له، منها سبعة عشر ملحقاً يتعلق بالنواحي الفنية الصادرة من لجنة الملاحة الجوية، وبينما الملحق رقم ٩ والخاص بتسهيلات النقل الجوي الصادر من لجنة النقل الجوي.

ثانياً: صيانة الطائرة (عقد الصيانة)

تمنع المادة ٤٨ من قانون الطيران المدني على مستثمر الطائرة القيام بعملية النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية مالم تتم صيانتها، بما في ذلك محركاتها وما فيها من تجهيزات وأجهزة لاسلكية طبقاً لدليل الصيانة المعتمد بواسطة فنيين من المؤسسة العامة للطيران، ويستدل على ذلك بموجب السجل الفني الذي يجب أن يحتفظ به المستثمر على متن الطائرة.

وصيانة الطائرة تتم بموجب عقد بين المستثمر والمؤسسات المختصة بالصيانة والمعتمدة من المؤسسة العامة للطيران المدني، لأنه لا يمكن لأي شخص أن يقوم بإصلاح الطائرة، بل لابد أن تتوافر لديه صفات القائم على صيانة الطائرة^{١٧}، وهو الدور الذي تقوم به المؤسسة العامة للطيران المدني وذلك باختيار الجهات المختصة بعملية الصيانة، ولها أيضاً وقف أو إنهاء اعتماد أي مؤسسة وطنية أو أجنبية تقوم بصيانة وتعمير الطائرات المسجلة في الدولة إذا ما تبين لها تدني مستوى الكفاءة الفنية فيها أو امتنعت عن تمكين مفتشي سلامة الطيران من أداء التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقرر له سلطة الطيران المدني.

^{١٧} - حيث نصت المادة ٤٨ من قانون الطيران المدني السوري (تقوم المؤسسة باعتماد المؤسسات الوطنية والأجنبية التي تقوم بصيانة وعمر الطائرات المسجلة في الدولة ومحركاتها ومكوناتها الأخرى. - يجوز للمؤسسة وقف أو إنهاء اعتماد أي مؤسسة وطنية أو أجنبية تقوم بصيانة وعمر الطائرات المسجلة في الدولة إذا ما تبين لها تدني مستوى الكفاءة الفنية).

أما بالنسبة لطبيعة عقد صيانة الطائرة قياساً على عقد إصلاح السفينة فإنه لا يعدو أن يكون عقد مقاوله عادي تتحدد فيه الأجزاء المطلوب إصلاحها في الطائرة والتزامات الاطراف المتولدة عنه^{١٨}.

وقياساً على السفينة أيضاً فإن المادة التاسعة من القانون الفرنسي الصادر في ٣ يناير عام ١٩٦٧ والخاص ببناء السفينة تنص على اعتبار متعهد الإصلاح ضامناً للعيوب الخفية الناتجة عن عمله شأنه في ذلك شأن الباني البائع، وهذا وتتشدّد محكمة النقض الفرنسية في تطبيق هذا النص حيث تقضي بأن التزام متعهد الإصلاح بإجراء الإصلاحات اللازمة هو التزام بنتيجة وبالتالي فلا يجوز له تجنب المسؤولية مالم يقيم بإثبات وجود السبب الأجنبي^{١٩}.

ويترتب على عدم مراعاة المستثمر لما يطلبه قانون الطيران المدني السوري من (شهادة صلاحية ودليل صيانة وسجل فني)، عدم امكانية مباشرة نشاطها الجوي ضمن اقليم الدولة.

^{١٨} - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، عام ٢٠٠١، ص ١٣٦.

^{١٩} - المرجع السابق، ص ١٣٦.

المطلب الثاني

نقل ملكية الطائرة (بيع الطائرة)

تتعدد أسباب اكتساب ملكية الطائرة فمنها ما يرجع إلى الإرادة (كعقد صناعة الطائرات، وعقد بيع الطائرة)، ومنها ما يرجع إلى وقائع مادية يرتب عليها القانون أثراً كالوفاة (الميراث).

والطائرة قبل صدور التشريعات الخاصة بالملاحة الجوية كانت تعامل معاملة المنقولات بشكل عام، فكان يسري على الطائرة أحكام تملك المنقول بما في ذلك قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ولا يتفق هذا النظام مع أهمية الطائرة ولا الدور الاقتصادي الحيوي الذي تقوم به في حياتنا المعاصرة، وهذا ما دعا إلى إصدار تشريعات دولية ووطنية تحقق حماية أكبر لهذا المرفق الهام وتحقق حماية للغير^{٢٠}.

فأخضعت القوانين المختلفة الطائرة لنظام قانوني خاص مستمد في مجمله من الفصل الثالث من الباب الأول من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ والمتعلق بتسجيل الحقوق الواردة على الطائرة في سجل الطائرات، وإيضاً اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ في مادتها الأولى تنص على ضرورة تسجيل كل التصرفات التي ترد على الطائرة في السجل العام للدولة، وهو ما نهجه المرسوم التشريعي السابق والمتعلق بالطيران رقم ١٠١ لعام ١٩٤٩ فوضع قواعد هامة فجعل من سجل الطائرات أداة شهر ليس فقط لنقل ملكية الطائرة بل لجميع الحقوق العينية التي ترد عليها فبعد أن نصت المادة ١٣ من القانون على

^{٢٠}- ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، عام ١٩٦٦، ص ٧٤.

اعتبار الطائرة من الاموال المنقولة فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة النافذة في سوريا استطردت على أنه فيما يتعلق بنقل ملكية الطائرة يجب أن يفرغ في صك مكتوب ولا يكون له مفعول تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بالطائرة، وهو ما أكد عليه أيضاً قانون الطيران المدني السوري الحالي الصادر بتاريخ ٢٠٠٤ بموجب الفقرة أ المادة ٢٨ فنصت (الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة النافذة بالدولة) فالمشرع اعتبر الطائرة من الأموال المنقولة، لكن أوجب لنقل ملكيتها أن يتم بموجب سند رسمي ولا يكون لهذا النقل أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل، كما أوجبت الفقرة ب من المادة ٢٨ من القانون نفسه أنه إذا انتقلت الملكية عن طريق الإرث نتيجة وفاة أو نتيجة حكم بنقل الملكية أو بنقل حق الاستثمار فإنه لانتقال الملكية يجب أن يتم قيد هذا الانتقال في السجل الوطني وذلك بناء على طلب المالك أو المستثمر الجديد.

يعد عقد بيع الطائرة من أهم أسباب كسب ملكيتها التي تأتي في مرحلة لاحقة على صناعة الطائرة، ويتميز هذا العقد بخصائص منفردة تميزه عن غيره من العقود، مما يدعونا لدراسة هذا العقد والأحكام والإجراءات الخاصة المميزة له^{٢١}.

ويتطلب دراسة عقد نقل ملكية الطائرة عن طريق البيع دراسة:

- احكام هذا العقد وهو ما سنبحثه أولاً.
- ثم آثاره وهو ما سيتم بحثه ثانياً.

^{٢١} - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، عام ٢٠٠٢، ص ٥٢.

الفرع الأول

أحكام عقد بيع الطائرة

يعرف عقد بيع الطائرة بأنه العقد الذي يلتزم بموجبه مالك الطائرة (البائع) بأن ينقل للمشتري ملكية الطائرة مقابل ثمن نقدي ، **فقد البيع من عقود المعاوضة الذي يرتب التزامات على أطرافه، والبيع من العقود المسماة التي أفرد لها المشرع أحكاماً خاصة في القانون المدني السوري**^{٢٢}، لكن إذ ما نظرنا إلى عقد بيع الطائرة فهل يمكننا القول بأنه يتميز بقواعد خاصة متفردة عن عقد البيع المنصوص عليه بالقانون المدني ؟

توجب اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ الاعتراف بحق الملكية لكن تشترط لهذا الاعتراف أن يكون هذا الحق قد أنشئ بصورة صحيحة وفقاً لقانون دولة التسجيل وأن يتم قيده في السجل الوطني، وإذ ما نظرنا لقانون الطيران المدني السوري لتتعرف على الشروط التي يجب توافرها في عقد البيع، نرى أنه لعقد بيع الطائرة أحكام خاصة ينفرد بها عن غيره من عقود البيع ويستلزم التعرف على هذه الأحكام دراسة :

- تجارية عقد بيع الطائرة أولاً.
- ثم أركان هذا العقد ثانياً.
- ثم موضوع شهر هذا العقد ثالثاً.

^{٢٢} - يرد عقد البيع في القانون المدني السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ٨٤ تاريخ ١٩٤٩/٥/١٨ من المادة ٣٨٦ حتى المادة ٤٤٩.

أولاً : تجارية عقد بيع الطائرة

فيما يتعلق بتجارية عقد بيع الطائرة نفرق بين الصفة التجارية بالنسبة للبائع والمشتري، فالعقد يكون تجارياً بالنسبة للبائع إذا انطبقت عليه أحكام المادة السادسة من القانون التجاري السوري وذلك بالقياس على السفينة، فتنص المادة على (كل مشروع لإنشاء و شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية، بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها و كل بيع للبواخر المشتراة على هذا الوجه) والمادة السابعة (وتعد كذلك من الأعمال التجارية بحكم ماهيتها الذاتية ، الأعمال التي يمكن اعتبارها مجانسة للأعمال المتقدمة لتشابه صفاتها و غاياتها) فالعقد يكون تجارياً للبائع إذا كان ضمن مشروع، سواء كان هذا المشروع لصناعة الطائرات او لشرائها، لكن يجب أن يكون الهدف من هذه العملية استثمارها في الملاحة الجوية التجارية أو المتاجرة ببيعها، وقد يكون البيع تجارياً ايضاً بالنسبة للبائع بموجب الفقرة أ و ب من المادة السادسة نفسها (شراء المنقولات المادية و غير المادية لأجل بيعها بربح ما سواء بيعت على حالتها أم بعد شغلها أو تحويلها)، والطائرة بما أنها من المنقولات المادية فالبائع الذي يقوم بعملية المتاجرة بشراء الطائرات من أجل بيعها سواء بيعت على حالها أم بعد صيانة وتحسين يعتبر عمله تجارياً ولو لم تكن المتاجرة ضمن مشروع.

أما بالنسبة للمشتري فيكون العقد تجارياً بالنسبة له بموجب الفقرة أ السابق ذكرها والفقرة ب من المادة نفسها (شراء تلك الأشياء المنقولة نفسها لأجل تأجيرها أو استثمارها لأجل تأجيرها ثانية) فالعمل تجاري إذا كان الهدف منه المتاجرة (شراءها من أجل بيعها أو

تأجيرها)، كما يمكن أن يكون هذا العقد تجارياً بالنسبة له بموجب المادة الثامنة من القانون التجاري السوري (جميع الأعمال التي يقوم بها التاجر لحاجات تجارته تعد تجارية أيضاً في نظر القانون وعند قيام الشك تعد أعمال التاجر صادرة منه لهذه الغاية إلا إذا ثبت العكس)، بالتالي إذا كان المشتري تاجراً ويقوم بعملية شراء تلبية لحاجات تجارته فيكون هذه العقد تجارياً بالتبعية الشخصية.

ولا يعني بأي حال أنه ثمة صلة بين الصفة التجارية لشراء الطائرة وخضوع هذا الشراء لأحكام قانون الطيران المدني الخاصة، فهذه الأحكام تنطبق على الملاحة الجوية التي تقوم بها الطائرة أياً كان موضوعها والغرض منها أي سواء كانت ملاحة تجارية أم غير تجارية، وترتيباً على ذلك فإن شراء طائرة للنزهة ولو أنه عمل مدني يخضع لقواعد قانون الطيران المدني لا سيما تلك المتعلقة بضرورة تسجيل بيع الطائرة في السجل كشرط لنقل ملكيتها^{٢٣}.

ثانياً : أركان عقد بيع الطائرة :

للعقد بصفة عامة أركان رئيسية هي التراضي والسبب و المحل، ولا يختلف عقد بيع الطائرة من هذه الناحية عن سائر العقود، غير أنه يظل لعقد بيع الطائرة ذاتيته الخاصة فيما يتعلق ببعض الأحكام التي تضمنها قانون الطيران المدني^{٢٤}.

^{٢٣} - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ١٣٨.

^{٢٤} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٧٦.

(١) الرضا :

إن مبدأ حرية الإرادة في العقود يترك للناس حرية البيع والشراء وبالشروط التي يحددها بما لا يخالف النظام العام، ولكن اعتبارات اقتصادية واجتماعية جعلت المشرع يقيد هذه الحرية.

وإن كان عقد البيع مبدئياً عقداً رضائياً ينقصد بمجرد تبادل الطرفين الإيجاب والقبول، لكن ثمة حالات استثنائية يخضع فيها البيع إلى أشكال معينة^{٢٥}، كما في الحالة موضوع الدراسة (بيع الطائرات) فالمشرع السوري يتطلب أن يتم عقد بيع الطائرة بموجب سند رسمي ويعد هذه الرسمية شرطاً لقيام كل التصرفات القانونية التي تنصب على نقل ملكية الطائرة وليس البيع فقط^{٢٦}.

- الشكلية شرط لازم لانعقاد عقد بيع الطائرة :

يطلب المشرع بالنسبة لعقد بيع الطائرة إلى جانب الرضا شرطاً آخر وهو الشكل الرسمي، إذ نصت المادة ٢٨ من قانون الطيران المدني السوري (الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والانظمة النافذة في الدولة، ويتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي، ولا يكون له أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الوطني للطائرات)، بالتالي فالمادة القانونية هنا أوجبت أن يكون عقد بيع الطائرة ليس فقط مكتوباً كما كان الحال في التشريع الجوي القديم لعام ١٩٤٩ بل مبرم بسند رسمي أيضاً.

^{٢٥} - جاك يوسف الحكيم، العقود الشائعة أو المسماة (عقد البيع)، منشورات جامعة دمشق عام ٢٠٠٦، ص ٢٣.

^{٢٦} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٢.

- الحكمة من اشتراط الشكلية :

لا يقتصر الغرض الذي من أجله طلب المشرع إفراغ عقد بيع الطائرة بشكل رسمي على مجرد حماية البائع وتوجيه نظره إلى خطورة تصرفه^{٢٧}، وما سيجرتب عليه من آثار كما هو الحال في عقد الهبة، إنما قصد المشرع أيضاً من وراء الشكلية الوقوف على نتائج انتقال ملكية الطائرة، بحيث إذا أخذنا بنقل الملكية بين الطرفين بمجرد الاتفاق فإن من شأن ذلك وقوع مخاطر الاستغلال الجوي للطائرة بمجرد هذا الاتفاق على عاتق المشتري^{٢٨}.

كما قصد المشرع من الشكلية إحكام الرقابة على جنسية الطائرة من جهة ثالثة، حيث أن المشرع في قانون الطيران المدني اشترط لاحتفاظ الطائرة بجنسيتها السورية أن يكون مالكها أو مستأجرها متمتعاً بالجنسية السورية^{٢٩}، وذلك تطبيقاً لاتفاقية شيكاغو، حيث أوجبت الاتفاقية تمتع الطائرة بجنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها^{٣٠} ونصت على عدم جواز تسجيل الطائرة بأكثر من دولة

^{٢٧} - محمد وحيد الدين سوار، النظرية العامة للالتزام، جامعة دمشق، عام ٢٠٠٤، ص ١٩٨.

^{٢٨} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٥٨.

^{٢٩} - حيث اشترطت المادة ٢٤ من قانون الطيران المدني لتسجيل الطائرة بالسجل الوطني (أن تكون مملوكة أو مؤجرة لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين متمتعين بالجنسية السورية)، وأكدته المادة ٢٦ من القانون ذاته بحيث أوجبت شطب الطائرة من السجل الوطني (إذا فقد مالكها أو مستأجرها جنسيته السورية أو إذا ما انتقلت ملكيتها إلى جهة أجنبية، ولم تعد الدولة المعنية بها).

^{٣٠} - المادة ١٧ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها).

متعاقدة، وترتيباً على ذلك أيضاً إلى جميع التصرفات التي من شأنها أن تنقل ملكية الطائرة^{٣١}.

وبالنظر للفقرة أ من المادة ٢٨ من قانون الطيران المدني سابقة الذكر والمتعلقة بالشككية يتبين أن الشككية لا تطبق إلا بالنسبة للبيع الاختياري للطائرة دون البيوع الجبرية حيث أن الأخيرة تتم تحت نظر القضاء، وتخضع لإجراءات أشد، والتي من شأنها أن تحكم الرقابة على هذا النوع من البيوع.

ونظراً لعمومية المادة السالفة الذكر فإن شرط الشككية التي طلبها المشرع يشمل بيع الطائرات أياً كان تخصصها، يستوي في ذلك أن تكون الطائرة تجارية أو طائرة خاصة.

- طبيعة الشككية المتطلبة في عقد بيع الطائرة :

إن تطلب المشرع للشككية فيما يتعلق بنقل ملكية الطائرة ما هي إلا استثناء من الأصل، فما تكييف هذه الشككية التي تطلبها المشرع ؟

فالأصل الحرية في الإثبات خصوصاً إذ ما اعتبر عقد بيع الطائرة عقداً تجارياً، هذا الأمر يدعونا للتساؤل حول طبيعة الشككية التي تطلبها المشرع فيما يتعلق بنقل ملكية الطائرة، فهل هذه الشككية التي تطلبها المشرع لمجرد إثبات عقد بيع الطائرة؟، أم أنها ركن ينتفي العقد في حال تخلفها ؟

فإذ ما اعتبرنا الشككية المتطلبة لمجرد الإثبات فإنه يكفي رضا المتعاقدين لتمام وجود عقد بيع الطائرة، لأن العقد يبقى في هذه الحالة

^{٣١} - المادة ١٨ من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، لكن يجوز نقل هذا التسجيل إلى دولة أخرى).

رضائياً حتى لو اشترط القانون لإثباته الكتابية، بالتالي فإن العقد يجوز إثباته بالإقرار أو اليمين الحاسمة للنزاع^{٣٢}، إلا أنه بالنظر للمادة القانونية رقم ٢٨ من قانون الطيران المدني السوري، فملكية الطائرة تنتقل بموجب سند رسمي وبمفهوم المخالفة فالملكية لا تنتقل في حال تخلف هذه الشكالية .

نستنتج مما سبق أن عقد بيع الطائرة من العقود الشكلية، ويعرف العقد الشكلي بأنه (هو العقد الذي لا يتم بمجرد التراضي بل يجب لتمامه فوق ذلك اتباع شكلية معينة يوجبها القانون) فالتراضي وإن كان لازماً إلا أنه غير كافٍ، بل لا بد أن تتبع الشكلية، بالتالي فإنه في حال تخلف الشكلية المطلوبة يكون العقد غير نافذ حتى ما بين المتعاقدين فلا يترتب أي أثر من آثاره، فالعقد غير موجود ولا يمكن إثباته مع الإقرار أو اليمين^{٣٣} .

ب (المحل :

إن تطبيق أحكام القانون الجوي الخاصة على بيع الطائرة يستلزم أن يكون محل التزام البائع طائرة صالحة للملاحة^{٣٤}، فالاتفاقيات الدولية تأتي لتطبق أحكامها على الطائرة التي تكون صالحة للملاحة الجوية وتتوافر فيها كل الشروط التي طلبتها الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة. وبالتالي لا يخضع لهذه الأحكام بيع الطائرات أثناء فترة

^{٣٢} - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (نظرية الالتزام بوجه عام)، الجزء الأول، ص ١٢٧.

^{٣٣} - المرجع السابق، ص ١٢٧.

^{٣٤} - فالطائرة بالمفهوم القانوني الكامل كما نصت عليها المادة (٢) من قانون الطيران المدني (أي الة باستطاعتها أن تستمد بقاها من ردود فعل الهواء، غير المنعكسة عن سطح الأرض).

التصنيع كما مر معنا سابقاً، فإذا توافرت شروط صلاحيتها للملاحة خضع بيعها لأحكام قانون الطيران المدني الخاصة شريطة أن تكون بطبيعة الحال موجودة فعلاً وقت البيع فإن لم تكن موجودة بسبب هلاكها مثلاً وقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً لانعدام أحد أركانه الموضوعية المتمثلة في المحل^{٣٥}.

وقياساً على السفينة، بحيث أجاز بعضهم اعتبار بيع السفينة من عقود الغرر إذا اتخذ صورة العقد المسمى بالبيع أيّاً كانت الاحتمالات (احتمال وجود السفينة أو هلاكها) أو البيع بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة، ففي هذا العقد يكون مصير السفينة مجهولاً بالنسبة للمتعاقدين الأمر الذي يدفع مالكيها للقيام ببيعها بثمن منخفض مقابل تحمل المشتري خطر هلاكها، وفي هذه الحالة يقع العقد صحيحاً ولو تبين لاحقاً أن الطائرة كانت وقت التعاقد قد هلكت، هذا ما يسمى بالعقد الاحتمالي^{٣٦}.

إلا أنه بالرغم من ذلك فإن هذا العقد غير متصور فيما يتعلق بالطائرات، فالطائرات تكون رحلاتها قصيرة لا تتعدى الساعات بعكس السفن التي قد تبقى فترات طويلة في رحلاتها.

ولا يقتصر محل العقد على الطائرة، بل يمتد إلى ملحقاتها التي تعتبر لازمة لأداء مهمتها دون حاجة إلى النص صراحة في عقد البيع عليها، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.

^{٣٥} - تنص المادة (١٣٣) من القانون المدني (إذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً).

^{٣٦} - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ١٤٠.

(ج) السبب :

أما فيما يتعلق بركن السبب، فالسبب في عقد بيع الطائرة لا يختلف عن السبب المطلوب في غيره من العقود، بحيث يلزم أن يكون هنالك سبب من وراء تعاقد كل من البائع والمشتري، فالمشتري قد يهدف من وراء عملية بيع الطائرة استغلالها بنقل الركاب أو نقل البضائع أو استخدامها كطائرة خاصة، والبائع يهدف من البيع الحصول على الثمن.

والسبب المقصود هنا هو السبب المجرد والمشارك في عقود البيع كافة^{٣٧}، بالتالي لا بد من توافر سبب ويجب ان يكون هذا السبب أو الباعث مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة^{٣٨}.

ثالثاً : شهر عقد بيع الطائرة

لأن الطائرات تعد من وسائل النقل المهمة والتي تمثل قيمة مالية ضخمة وتشكل نصيباً مهماً من ثروات الناس فتجدر حمايتها أسوة بالعقارات هذا من جهة، أما من جهة أخرى فالطائرة معدة للتنقل بطبيعتها مما يجعل قيدها في سجل خاص وسيلة لوصفها و تعيينها وإخضاع إنشاء الحقوق العينية عليها ونقلها وانقضائها إلى إجراءات قريبة من الإجراءات العقارية^{٣٩}.

كما أن لتسجيل عقد البيع الطائرة كجميع التصرفات القانونية الواقعة على الطائرة أهمية بحيث :

^{٣٧} - جاك يوسف الحكيم، مرجع سابق، ص ٧٧.

^{٣٨} - تنص المادة (١٣٧) من القانون المدني (إذا لم يكن للالتزام سبب، أو كان سببه مخالفاً للنظام العام أو الآداب، كان العقد باطلاً).

^{٣٩} - جاك يوسف الحكيم، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

- يسمح الاطلاع على السجل المذكور التعرف على التصرفات والوقائع وكل ما يتعلق بالطائرة من بيانات مهمة تمكن كل من يهيمه الأمر من التعرف تعرفاً كافياً عليها.
- إن لسريان انتقال ملكية الطائرة بحق الغير عن طريق الشهر أهمية أخرى، بحيث لا يكتسب أحد حقاً على طائرة مسجلة في السجل الوطني ما لم يكن مطمئناً إلى حقيقته وإلى الحقوق المترتبة عليه.

١- آثار شهر عقد بيع الطائرة :

تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية لاتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ على أنه (مالم ينص على ما يخالف أحكام الاتفاقية يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق الآثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الاولى).

فالمشرع الدولي في الاتفاقية الدولية أحال للقانون الوطني تحديد الآثار المترتبة عن القيود (ومنها نقل الملكية) تجاه الغير، وأعطى الحق للدولة أن تحول دون قيد عقد نقل الملكية إذا لم ينشأ بطريقة صحيحة وفقاً لقانونها الوطني^{٤٠}

و ذهب المشرع السوري في قانون الطيران المدني إلى أن اتباع أحكام وشروط عقد البيع وإتباع الإجراءات شكلية بالعقد غير كاف لتسري آثار العقد تجاه الغير، بل تطلب في ما يتعلق بعقد بيع الطائرة القيام بإجراءات تقترب من الاجراءات المتبعة في نقل ملكية العقارات بحيث تطلب القيام بشهر العقد، فنص بالمادة (٢٨) (يتم

^{٤٠} - الفقرة ٢ - ٣ من المادة ٢ من اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨

نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده بالسجل الوطني).

فالمشتري لا يستطيع الاحتجاج بحقه العيني المذكور على غير البائع قبل قيامه بشهر عقد البيع في السجل الوطني، وفي هذه الحالة يتحمل مفعول القيود السابقة التي أجراها الغير بحسن نية في السجل الوطني، أما إذا كان الغير سيء النية وسبق المشتري في التسجيل في السجل الوطني وهو عالم بعقد بيع الطائرة، أمكن للمشتري التمسك بحقه حياله وترقين قيد الغير السابق في التاريخ إذا كان يتعارض مع حقه، فإذا أراد الاحتجاج على الغير كدائي البائع الذين يودون إيقاع الحجز على الطائرة أو مكتسبي أحد الحقوق العينية على الطائرة، وجب عليه تسجيل العقد بالسجل الوطني.

الفرع الثاني

اثار عقد بيع الطائرة

ينشئ عقد بيع الطائرة التزامات على عاتق طرفيه (البائع، والمشتري) شأنه في ذلك شأن العقود الملزمة للجانبين والتي يترتب على انعقادها إنشاء التزامات متبادلة في ذمة كل من طرفيها ويوجد ارتباط بين هذه الالتزامات مما يقضي ببطلان التزامات أحد الطرفين إذا كان التزام الطرف الآخر باطلاً لأي سبب من أسباب البطلان، ويترتب أيضاً على عدم قيام أحد الطرفين بالوفاء بالتزاماته جواز مطالبة الطرف الآخر بفسخ العقد.

يرتب عقد بيع الطائرة التزامات في ذمة البائع وهي : نقل ملكية الطائرة (وهو أهم التزام في عقد بيع الطائرة)، وتسليم الطائرة،

وضمن التعرض والاستحقاق، وضمن العيوب الخفية، أما التزامات المشتري فهي : الوفاء بالثمن، تحمل مصروفات البيع، وتسليم الطائرة.

أولاً : التزامات البائع

١- نقل ملكية الطائرة :

يعد التزام البائع بنقل ملكية الطائرة إلى المشتري جوهر عقد البيع، حيث أن هذا الالتزام هو المقصود من عملية البيع، فلا يمكن وجود عقد بيع بدون نقل ملكية الحق المبيع إلى المشتري.

الأصل فيما يتعلق بالمنقولات بشكل عام أن يتم تنفيذ الالتزام بنقل الملكية بمجرد العقد^{٤١}، والأمر ذاته فيما يتعلق ببيع الطائرة إلا أن المشرع في قانون الطيران المدني السوري أوجب أن يتم هذا العقد بموجب سند رسمي، فعقد بيع الطائرة من العقود الشكلية كما مر معنا، بالتالي لا ينتج عن هذا العقد أي أثر ولا تنتقل ملكية الطائرة للمشتري إلا في حال تم إتباع الرسمية المطلوبة، فإذا ما نشأ عقد بيع الطائرة صحيحاً ومستوفياً لأركانها وشروطه التي تطلبها قانون الطيران المدني السوري، فإن العقد ينتج أثره بين المتعاقدين منذ إبرامه، ولكن انتقال ملكية الطائرة باتباع الرسمية المطلوبة يكون في حال كان كل من المتعاقدين متمتعين بالجنسية السورية، أما في الحالة

^{٤١} - عبد الرزاق السنهوري، العقود التي تقع على الملكية (البيع والمقايضة)، دار احياء التراث العربي، عام ١٩٨٠، ص ٤٢٥.

التي يكون فيها المشتري لا يتمتع بالجنسية السورية فنقل الملكية لا يرتب أي آثاره قبل موافقة المؤسسة العامة للطيران المدني^{٤٢}.

٢- تسليم الطائرة

يتفرع عن الالتزام بنقل ملكية الطائرة التزامان، التزام تسليمها للمشتري، والالتزام المحافظة عليها حتى موعد التسليم للمشتري، ويعتبر الالتزام بالتسليم التزام بتحقيق غاية^{٤٣}.

فيلتزم البائع بتسليم الطائرة في الميعاد المتفق عليه وبالحالة التي كانت عليها وقت التعاقد، أي بحالة التي تكون معها الطائرة صالحة للملاحة الجوية وفقاً لخصائصها الفنية، وصالحة للاستخدام وفقاً لما نص عليه العقد بين الطرفين، ويشمل التسليم ملحقات الطائرة كلها أو بعضها بحسب الاتفاق، ويعتبر من الملحقات كل المعدات والتجهيزات اللازمة للطائرة للقيام بالرحلات الجوية.

٣- كما يلتزم البائع أيضاً بضمان التعرض والاستحقاق

يجب على بائع الطائرة أولاً ضمان التعرض الصادر منه سواء كان مادياً أو قانونياً والذي يحول كلياً أو جزئياً دون انتفاع المشتري بملكية الطائرة^{٤٤}، كما في الحالة التي يقوم ببيع الطائرة مرة ثانية ويقوم المشتري الثاني بتسجيل هذا العقد قبل المشتري الأول.

^{٤٢} - المادة ٢٩ من قانون الطيران المدني السوري (لا يجوز إجراء أي عملية بيع أو رهن أو أي تصرف قانوني على أي طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص أجنبي، إلا بعد موافقة سلطة الطيران المدني).

^{٤٣} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٥٥٦.

^{٤٤} - المادة ٤٠٧ من القانون المدني السوري (يضمن البائع عدم التعرض للمشتري في الانتفاع بالمبيع كله أو بعضه، سواء كان التعرض من فعله هو أو من فعل أجنبي يكون-

وعليه أيضاً ضمان التعرض القانوني الصادر من الغير والذي يحول دون انتفاع المشتري بملكية الطائرة، وذلك في الحال الذي يدعي الغير حقاً على الطائرة سواء كان حقاً عينياً كملكية الطائرة، أو كان حقاً شخصياً كحق المستأجر ثابت التاريخ^{٤٥}، ويجوز للمتعاقدين أن يتفقا على اسقاط الضمان لكن البائع يبقى مسؤولاً عن الاستحقاق الناتج عن فعله ولو تم الاتفاق على اسقاط الضمان^{٤٦}.

٤- وكذلك ضمان العيوب الخفية

من المفروض أن البائع يلتزم أن ينقل ملكية الطائرة للمشتري، فظهور عيب خفي مؤثر في الطائرة من شأنه أن يجعلها غير صالحة للغرض الذي أعدت من أجله وذلك يكون إخلالاً بالتزام البائع يرتب ضمانه، والعيوب التي يوجب الضمان يجب أن يكون مؤثراً، وقديماً، وخفياً^{٤٧}.

ويكون العيب مؤثراً فيما يتعلق ببيع الطائرة إذا كان ينقص من قيمة الطائرة أو من الانتفاع بها، وذلك بحسب الغاية التي بيعت من أجلها، فالطائرة معدة للملاحة الجوية فإن من شأن أي عيب يجعلها غير قادرة على القيام بعملية الملاحة الجوية أن يكون عيباً مؤثراً، كما في حالة وجود عيب في محرك الطائرة، أو أجنحتها، أو في الأجهزة

- له وقت البيع حق على المبيع يحتج به على المشتري. ويكون البائع ملزماً بالضمان، ولو كان الأجنبي قد ثبت حقه بعد البيع، إذا كان هذا الحق قد آل إليه من البائع نفسه).

^{٤٥} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٦٤٧.

^{٤٦} - المادة ٤١٤ من القانون المدني السوري (إذا اتفق على عدم الضمان، بقي البائع مع ذلك مسؤولاً عن أي استحقاق ينشأ عن فعله. ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بغير ذلك، أما إذا كان استحقاق المبيع قد نشأ بفعل الغير، فإن البائع يكون مسؤولاً عن رد قيمة المبيع وقت الاستحقاق، إلا إذا أثبت أن المشتري كان يعلم وقت المبيع سبب الاستحقاق، أو أنه اشترى ساقط الخيار).

^{٤٧} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٧١٧.

اللازمة لعمليات الملاحة الجوية، كما يكون العيب مؤثراً أيضاً في حالة عدم توفر ما نص عليه العقد من التجهيزات والأدوات اللازمة للانتفاع بالطائرة، كما لو كانت الطائرة معدة لنقل مواد معينة تحتاج إلى تجهيزات خاصة لنقلها، فعدم توافر هذه التجهيزات أو وجود عيب فيها من شأنه أن يكون من العيوب المؤثرة التي توجب الضمان.

لا يكفي أن يكون العيب مؤثراً، بل لابد أن يكون قديماً، أي يكون هذا العيب موجوداً قبل التسليم، ولا فرق في أن يكون هذا العيب موجوداً عند أبرام عقد بيع الطائرة أو عند تسليمها^{٤٨}.

كما يجب أن يكون العيب خفي، والعيب يكون خفياً إذا لم يكن ظاهراً بحيث لا يمكن للمشتري تمييزه عن طريق الفحص بعناية الرجل العادي، ولكن نظراً لتعقيد عملية صناعة الطائرات، ونظراً للتكنولوجيا المستخدمة فيها، فإن اكتشاف العيب عملية صعبة وتحتاج إلى تقني أو متخصص، ويجوز للمتعاقدين إنقاص أو زيادة أو إسقاط الضمان، وذلك باتفاق خاص، إلا أنه في حالة الإنقاص أو الإسقاط يقع هذا الاتفاق باطل إذا كان البائع سيئ النية^{٤٩}.

ثانياً : التزامات المشتري

أما المشتري فيلتزم بموجب عقد بيع الطائرة بدفع الثمن، وتسليم الطائرة.

^{٤٨} - المرجع السابق، ص ٧٢٢.

^{٤٩} - المادة ٤١٣ من القانون المدني السوري (يجوز للمتعاقدين، باتفاق خاص، أن يزيذا في ضمان الاستحقاق، أو أن ينقصا منه، أو أن يسقطا هذا الضمان، ويقع باطلاً كل شرط يسقط الضمان أو ينقصه، إذا كان البائع قد تعمد إخفاء حق الأجنبي).

١- الالتزام بدفع ثمن الطائرة

دفع ثمن الطائرة هو الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق المشتري، وهو الالتزام المقابل للبائع والمتعلق بنقل ملكية الطائرة، فالبيع نقل ملكية في مقابل ثمن^{٥٠}.

الأصل أن يتم دفع ثمن الطائرة عند التسليم، لكن فيما يتعلق بالطائرات ومالهها من قيمة اقتصادية هامة فلا تترك هذه التفاصيل للقواعد العامة، فغالباً ما تنص عقود البيع على الشروط التي يتم وفقها دفع الثمن من حيث المقدار ومكان وزمان الوفاء به.

٢- تسلم الطائرة

يجب على المشتري أن يتسلم الطائرة في المكان الموجودة فيه الطائرة عند العقد، وأن يتحمل نفقات هذا التسلم، ما لم ينص عقد بيع الطائرة على تفاصيل أخرى فيما يتعلق بالتسليم ونفقاته^{٥١}.

وإن كان موضوع نقل الملكية عن طريق البيع أهم المواضيع المتعلقة بملكية الطائرة، إلا أن استغلال هذه الملكية لا يقل أهمية أيضاً، فمن غير المعقول فصل ملكية الطائرة عن استغلالها، ذلك لما للطائرة من قيمة مالية كبيرة وما لاستثمارها واستغلالها من فوائد كبيرة لمالكها، وهذا ما سيتم دراسته في المبحث القادم.

^{٥٠} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٧٧١.

^{٥١} - المادة ٤٣١ من القانون المدني (إذا لم يعين الاتفاق أو العرف مكاناً أو زماناً لتسليم المبيع، وجب على المشتري أن يتسلمه في المكان الذي يوجد فيه المبيع وقت البيع، وأن ينقله دون إبطاء، إلا ما يقتضيه من زمن).

المبحث الثاني

استغلال ملكية الطائرة (إيجار الطائرات)

الطائرة بما أنها تمثل قيمة اقتصادية كبيرة لمالكها، فالمالك يربو دائماً استغلال ملكيته لهذه الطائرة بأفضل صورة ممكنة، ومن صور استغلال المالك لطائرتة، استغلالها بنفسه في الاستثمار التجاري (أي في مجال النقل سواء كان ذلك داخلياً أم دولياً وسواء كان النقل للبضائع أم للأشخاص)، وهي بذلك من أهم صور استغلال المالك لطائرتة ولهذا السبب اتجه أغلب الباحثين للكتابة بهذه الصورة من الاستغلال وتجاهل الصور الأخرى على الرغم من أهميتها، وصورة أخرى لاستثمار المالك لطائرتة وهي عن طريق تأجيرها للغير، بالتالي فالمالك في أغلب هذه الحالات من الاستثمار يتجنب نفقات ومخاطر الاستثمار لهذه الطائرة بنفسه، وسنقتصر في هذا البحث على دراسة هذه الصورة.

إن حق الإيجار وإن كان حقاً شخصياً إلا أنه يخول للمستأجر حق استعمال واستغلال الطائرة أي الانتفاع بها، فالإيجار عقد يمكن بمقتضاه المستأجر من الانتفاع بشيء معين لمدة معينة لقاء أجر معلوم، وهو ما يتفق به حق الإيجار مع حق الانتفاع والذي يعد من الحقوق العينية، فالانتفاع هو حق عيني أصلي متفرع عن حق الملكية، يولي صاحبه الحق باستعمال واستغلال شيء يخص الغير، ويستلزم منه المحافظة على هذا الشيء لردّه إلى صاحبه بنهاية

الانتفاع^{٥٢}، والاعتبارات القانونية المحضنة لا تجعل هناك داعياً للتفريق بين الحقين كذلك تقضي الاعتبارات الاقتصادية بإعطاء المستأجر حقاً عينياً إلى جانب حقه الشخصي بحيث يكسب هذا الأخير حقوقاً أكثر ثباتاً واستقراراً يستطيع من خلالها استغلال الطائرة المؤجرة على الوجه الأكمل^{٥٣}.

وحق المالك في إيجار الطائرة لماله من أهمية في المجال الجوي أوجبت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ الدول المنضمة اليها على الاعتراف بهذا الحق وذلك بالفقرة الأولى من المادة الأولى (تتعهد الدول المتعاقدة بالاعتراف بحق استعمال طائرة أعمالاً لأحكام عقد الإيجار اتفق على ان تكون مدته ستة أشهر على الأقل).

يتبين من نص الاتفاقية أنها قصرت الاعتراف بهذا الحق على عقد الإيجار الذي مدته ستة أشهر أو أكثر، فالاتفاقية وإن أقرت ضرورة اعتراف الدول بعقد إيجار الطائرة إلا أنها قصرت على العقد المتعلق بالمدة والذي لا تقل فيه المدة عن ستة أشهر وهو ما يخرج من نطاق الاتفاقيات كثيراً من عقود الإيجار التي ترد على الطائرة، خصوصاً وأن إيجار الطائرة قد يكون لرحلة أو عدد من الرحلات لمدة قصيرة فتصبح الرحلة أو الرحلات المتتقة عليها محور العقد والتي على أساسها يتم حساب الأجرة، أو يكون عقد الإيجار لعمل جوي معين ينتهي الإيجار بانتهاء هذا العمل.

^{٥٢} - زيد العرفج، حق الانتفاع (دراسة مقارنة مع حق الإيجار)، رسالة للدبلوم، دمشق، عام ٢٠٠٤، ص ٣.

^{٥٣} - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (عقد الإيجار والعارية)، دار النشر للجامعات المصرية، عام ١٩٥٢، ص ٦٥٣.

كما يؤخذ على الاتفاقية أيضاً أنها نصت على الاعتراف بحق استعمال الطائرة، إلا أن الإيجار ما هو إلا انتفاع بالطائرة والانتفاع هنا يكون بتمكين المستأجر من استعمال واستغلال الطائرة وصورة استعمال المستأجر للطائرة فقط نادرة.

وإن كانت الاتفاقية أغفلت صور إيجار الطائرة التي لا تعتمد على المدة إلا أن المشرع السوري في قانون الطيران المدني لم يغفل هذا الأمر وأفرد قواعد خاصة فيما يتعلق بإيجار الطائرات، فيعرف قانون الطيران المدني عقد إيجار الطائرة بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته مع طاقم القيادة أو بدونه، وذلك لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة وذلك مقابل أجر.

ويتبين من التعريف المتقدم أنه يتميز بالعمومية بحيث يشمل كافة صور إيجار الطائرة، فهو لم يقتصر على الحالة التي يتم فيها الإيجار لمدة معينة بل نص على إمكانية إيجار الطائرة لرحلة أو عدة رحلات جوية أو لعمل جوي معين.

والإيجار يرد على الطائرة بأكملها إلا أنه في بعض الأحوال قد يقتصر على جزء منها، وهو أيضاً أمر لم يغفله المشرع السوري في قانون الطيران فتعرض لصورة تأجير سعة الطائرة كما سيمر معنا لاحقاً.

وفي المجال الجوي تتعدد صور إيجار الطائرات حسب مساهمة مالكيها في استغلالها، ففي بعض الفروض يصبح استغلال الطائرة من حق المستأجر وحده والذي يتولى إدارتها واستغلالها، ولكن في

فروض أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارة الطائرة ملاحياً مع انتقال الاستغلال التجاري إلى المستأجر ولوجود هذا الازدواج في إدارة الطائرة درجات تتعدد معها صور إيجار الطائرات.

ويثير إيجار الطائرة مسائل قانونية على درجة من الأهمية ليس فقط فيما بين طرفي عقد الإيجار، بل بين هؤلاء والغير أيضاً.

وسنتبع منهجاً في بحث إيجار الطائرة :

- نبدأه بالقواعد العامة في إيجار الطائرات.
- ثم للقواعد الخاصة لكل صورة من صور الإيجار.

المطلب الاول

القواعد العامة في ايجار الطائرات

لإيجار الطائرة صور مختلفة تختلف باختلاف السلطة الممنوحة للمؤجر عليها وهو ما سنبحثه أولاً، ولكن بالرغم من اختلاف صور الإيجار الوارد على الطائرة إلا أنه يوجد أحكام مشتركة لكل صور الإيجار فيما يتعلق بإثبات العقد ومدى نطاق الاستغلال فيه وهو ما سنبحثه ثانياً.

الفرع الاول

صور الايجار التي ترد على الطائرة

تتعدد صور إيجار الطائرة حسب مشاركة المؤجر في استغلالها، وقد تختلف أيضاً باختلاف عنصر الزمن.

- فلما أن يكون تأجير الطائرة بدون طاقم قيادتها أي غير مجهزة.
- أو يتم تأجيرها بوجود طاقم قيادة يخضع لأوامر المؤجر أي مجهزة.
- أو يتم تأجير سعة الطائرة أو جزء منه.
- ويوجد صورة أخرى لإيجار الطائرات تعتبر من الصور الحديثة وهي الإيجار التمويلي للطائرات، وهي تقترب من صورة التأجير للطائرة بدون طاقم قيادة لكنها تنفرد بإشكالات وقواعد قانونية خاصة.

بالنسبة لعنصر الزمن ينقسم تأجير الطائرات إلى :

- تأجير بالمدة
- تأجير لرحلة جوية أو عدة رحلات ،أو عمل جوي

اولاً : تأجير الطائرة بدون طاقم قيادة (غير مجهزة) :

ويمكن تعريف عقد إيجار الطائرة غير المجهزة بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع الطائرة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة أو رحلة أو عدة رحلات دون تجهيزها بمؤن أو طاقم أو بعد تجهيزها تجهيزاً غير كامل^{٥٤}.

ويقصد بالتجهيز تهيئة الطائرة بوجه عام للاستغلال الجوي وذلك عن طريق تزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها واستخدام القبطان وأفراد الطاقم الجوي.

ولا يلزم لكي نكون بصدد إيجار طائرة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل، بل يمكن الاتفاق على أن يتولى المؤجر جانباً من التجهيز كتزويد الطائرة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية.

وقد يحتفظ المؤجر بحق تعيين قائد الطائرة أو أحد أفراد الطاقم الجوي من ذوي المهام الجسيمة والخطيرة، ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية الطائرة طوال مدة الإيجار ويهدف من وراء تعيين قائد الطائرة أو طاقم الطائرة إلى ضمان رعاية مصالحه.

وغالباً ما يتم استئجار الطائرة بمثل هذه الصورة من قبل من يحترف النشاط الجوي عادة أيا كانت صورة هذا النشاط، بحيث يكون له

^{٥٤} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٥٩.

الخبرات الكافية للقيام بالأمور الملاحية الجوية الفنية والأمور التجارية للطائرة.

وقياساً على السفينة فإنه يترتب على تأجير الطائرة غير مجهزة انتقال إدارتها إلى المستأجر ويجب التمييز في هذا الصدد بين نوعين من الإدارة، الإدارة الملاحية الجوية، والإدارة التجارية^{٥٥}:

- **الإدارة الملاحية الجوية** : يقصد بالإدارة الملاحية الجوية كل ما يتعلق بصيانة هيكل الطائرة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة الوجهات وتسيير الطائرة من الوجهة الفنية.

- **الإدارة التجارية**: أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولى جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للطائرة من إبرام عقود النقل الجوي وتنفيذها من استلام البضائع وشحنها وحرصها والمحافظة عليها وتسليمها في مطار الوصول أو استقبال المسافرين وضيافتهم على متن الطائرة وتوصيلهم إلى جهة الوصول.

ويترتب على تأجير الطائرة غير مجهزة أن تنتقل الإدارتان الملاحية والتجارية إلى المستأجر فهو الذي يتولى مشروع النقل الجوي، بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل الجوي أو من حيث تزويد الطائرة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلات الجوية.

^{٥٥} - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول السفينة)، المكتب الجامعي

الحديث، عام ١٩٩٣، ص ١٥٨.

ثانياً : تأجير الطائرة مع طاقم قيادة (مجهزة) :

ويمكن تعريف تأجير الطائرة مجهزة على أنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع طائرة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة^{٥٦}.

ويتضح من ذلك أن المؤجر هو الذي يتولى تهيئة وتجهيز الطائرة تجهيزاً كاملاً، بالتالي يقوم بتعيين قائد الطائرة وأفراد الطاقم الجوي وتزويد الطائرة بكل ما هو لازم لإنجاز رحلاتها الجوية التي يعتزم المستأجر القيام بها.

وبما أن المؤجر يقوم بتعيين قائد الطائرة وأفراد الطاقم الذين يتبعونه بوصفه رب العمل من خلال عقود العمل الجوي التي يبرمها معهم فإن إدارة الطائرة ملاحياً يحتفظ بها لنفسه، فأفراد الطاقم يخضعون إلى الأوامر الملاحية الجوية الفنية التي يطلبها^{٥٧}.

أما الإدارة التجارية للطائرة فتبقى للمستأجر فهو الذي يقوم بعملية استغلال الطائرة، بالتالي يتحمل كل نفقات ومصروفات هذا الاستغلال للطائرة، فالمؤجر يقتصر دوره في هذه الصورة على إدارة الطائرة من الناحية الفنية بحيث يقوم بحسن تسييرها جويًا.

ثالثاً : تأجير سعة الطائرة أو جزء منها :

وهي الصورة التي نص عليها قانون الطيران المدني السوري^{٥٨}، فإيجار سعة الطائرة يتم بمقتضى عقد يلتزم بموجبه المؤجر بإدارة

^{٥٦} - المرجع السابق ص ١٥٩.

^{٥٧} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٦١.

^{٥٨} - نص قانون الطيران المدني السوري عن تأجير سعة الطائرة في المواد ٣٧، ٣٨، ٣٩، ٤٠.

ملاحقتها وتأمين الخدمات الفنية ومراقبتها ويلتزم فيه بتمكين المستأجر من الانتفاع بكامل سعتها أو بجزء منها، وذلك لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة حسب ما هو متفق عليه وذلك مقابل أجر أو مكافأة.

يقتصر دور المستأجر في هذه الصورة على الانتفاع واستغلال سعة الطائرة بأكملها أو الجزء المتفق عليه بالعقد^{٥٩}، فيعتبر بهذه الحالة مؤجر الطائرة مستثمراً لها **تجاه الغير** فهو من يقوم بالإدارة الفنية للطائرة طوال الرحلة أو المدة المتفق عليها ويتولى أيضاً العملية التجارية من نقل الأشخاص أو البضائع من مطار الانطلاق إلى مطار الوصول، فالمؤجر يبقى المسؤول عنها أيضاً.

وفي هذا الفرض لا ينقطع المؤجر مطلقاً عن استغلال الطائرة، ويقترب عقد الإيجار في هذه الحالة من عقد **نقل البضائع أو الأشخاص**، لأن الهدف من العقدين هو توصيل البضائع أو الأشخاص إلى مطار الوصول، على الرغم من ذلك يختلف محلي العقدين، ففي إيجار سعة الطائرة لرحلة يضع المؤجر سعة الطائرة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر بينما يلتزم الناقل الجوي في عقد نقل البضائع أو الأشخاص بنقل البضاعة أو الأشخاص من مكان إلى آخر مما له انعكاسات على الأحكام القانونية التي تنظم كل منهما^{٦٠}.

^{٥٩} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٠.

^{٦٠} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٦٥.

رابعاً : التأجير التمويلي للطائرات :

المال هو أحد الدعائم الأساسية التي تقوم عليها التجارة ، والمستثمر كان ولا يزال دوماً بحاجة لرأس مال في عملياته التجارية ، إذ أن قرار الاستثمار هو في حقيقته قرار مالي.

وقد كان للتطور الصناعي والاقتصادي الهائل لصناعة الطائرات الأثر الأكبر في ارتفاع أثمان هذه الطائرات ، بحيث لم يعد بمقدور الفرد أن يسدد كامل الثمن دفعة واحدة مقابل حصوله على ما يحتاجه من طائرات لمشروعه الاستثماري.

كل هذه العوامل وغيرها جعلت من الأفراد أو المشروعات الصغيرة عاجزة عن توفير التمويل اللازم لاستثماراتها في المجال الجوي ، مما دعا إلى تفضيل استئجار الطائرات على شرائها ، والذي أدى إلى ظهور ما يعرف بالتأجير التمويلي للطائرات ، وفيه يقوم وسيط مالي بشراء طائرة أو تمويل صناعتها بناءً على طلب شخص يريد استغلالها ويحتفظ الوسيط بملكية الطائرة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق عليه للوسيط المالي و الذي يتم سداداه على أقساط يحددها الطرفان ، وطوال مدة الوفاء يستطيع طالب التمويل استغلال الطائرة بموجب عقد إيجار يبرم بين الطرفين ، وبما أن دور الوسيط يقتصر على التمويل فلا شأن له باستغلال الطائرة أو تجهيزها ، مما يقرب صورة هذا التأجير من تأجير الطائرة بدون طاقم قيادة^{٦١}.

ويعرف عقد الإيجار التمويلي بأنه : عبارة عن إحدى الصيغ القانونية الجديدة التي تسمح لأحد المشروعات أو الأشخاص الحصول أو

^{٦١} - صخر أحمد الخصاونة، عقد التأجير التمويلي، دار وائل للنشر، عام ٢٠٠٥، ص ٢٣.

استعمال أشياء دون أن يكون لديه الأموال اللازمة لشرائها في الحال وهذه الأشياء إما تكون من طبيعة منقولة أو عقارية^{٦٢}.

وأفرد القانون السوري قواعد خاصة فيما يتعلق بالإيجار التمويلي بشكل عام لكافة أنواع الإيجار التمويلي، فيعرف القانون السوري في المادة (٢٢) من المرسوم التشريعي رقم /٨٨/ لعام ٢٠١٠ الإيجار التمويلي بأنه : كل عقد تمويلي يلتزم بموجبه المؤجر المرخص وفق أحكام هذا المرسوم التشريعي بتأجير مال مأجور يختاره ويحدده المؤجر مقابل بدل يدفعه المستأجر له طيلة مدة العقد ويتحمل المستأجر المخاطر التي يتعرض لها المأجور طيلة مدة العقد. بالتالي فعقد الإيجار التمويلي للطائفة كما رأينا يتألف من ثلاثة أطراف وهي:

أ - المستأجر (المستفيد) : وهو الشخص المنتفع بالمأجور استناداً إلى عقد الإيجار التمويلي^{٦٣}، وهو الذي يتخذ زمام المبادرة بتحريك العملية بالنظر إلى حاجته في الانتفاع بالطائفة واستغلالها، وقد يكون المستفيد شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وقد عرفته المادة (١) من قانون الإيجار التمويلي السوري لعام ٢٠١٠ بـ **(المستأجر : هو الشخص الذي يضع المؤجر بتصرفه أو بتصرف مشروعه مالاً طبقاً لشروط العقد).**

ب- المؤجر : وهو الذي يقوم بشراء الطائفة المؤجرة من المنتج أو البائع، ليتمكن المستفيد من الانتفاع بها واستغلالها، وانطلاقاً من المبادئ العامة المتعلقة بحرية التعاقد، يمكن أن يكون المؤجر شخصاً

^{٦٢} - ربيعة بن عزوز، عقد الإيجار التمويلي كوسيلة للتمويل، رسالة ماجستير، دمشق عام ٢٠٠٨، ص ٥٤.

^{٦٣} - صخر أحمد الخصاونة، مرجع سابق، ص ٨٦.

طبيعياً أو معنوياً، إلا أنه من الناحية العملية يلاحظ أنه لا يستطيع القيام بتنفيذ عملية الإيجار التمويلي، بصفة مؤجر، إلا مؤسسات مالية ضخمة تتخذ شكل شركات تجارية، بما تملكه من رؤوس أموال.

وهذا ما ذهب إليه المشرع السوري حيث عرفه في المادة (١) من قانون التأجير التمويلي بـ (**المؤجر** : شركة التأجير التمويلي أو شركة الإجارة الإسلامية المرخصة والمسجلة وفق أحكام هذا المرسوم التشريعي أو أي جهة عامة أو خاصة يسمح لها قانونها بممارسة التأجير التمويلي أو الإجارة المنتهية بالتملك).

إذاً المؤجر بحسب التشريع السوري هو عبارة عن شخص معنوي في كل الأحوال مرخص له قانوناً بمزاولة أعمال الإيجار التمويلي من طرف المصرف المركزي ومسجل في سجل الوزارة المخصص لهذه العقود.

والحكمة من اتجاه المشرع نحو قصر ممارسة إبرام عقود الإيجار التمويلي على الشركات التجارية والمصارف هي الدور التمويلي الذي يقوم به المؤجر التمويلي للاستثمارات طويلة الأجل، والتي تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة^{٦٤}، بالإضافة إلى دورها في حماية المشاريع التي تتعامل معها وحماية اقتصاد الدولة، لا سيما إذا علمنا أن الشركات التي تمارس الإيجار التمويلي تبتغي استثمار أموالها أكثر مما تبتغي القيام بالنشاط الفني المتعلق باختيار مواصفات الطائرة المؤجرة موضوع العقد، فضلاً عن أن عملية الإيجار التمويلي عملية تمويل تقتضي أن يكون هناك رأس مال محدد مخصص لذلك فقد ألزمت المادة (٢/أ) من المرسوم رقم ٨٨/ لعام

^{٦٤} - المرجع السابق، ص ٨٢.

٢٠١٠ بأن يكون الحد الأدنى لرأس مال شركات التأجير التمويلي خمسمائة مليون ليرة سورية ولشركات الإجارة الإسلامية سبعمائة وخمسين مليون ليرة سورية، فضلاً عن الرقابة التي يمكن ضبطها مع الشخص المعنوي أكثر منها مع الشخص الطبيعي.

ج- المنتج (المورد) : وهو الذي يبيع الطائرة المؤجرة أو يتولى عملية صناعتها، وذلك مقابل الحصول على الثمن.

يتدخل إذن كل هؤلاء للمساهمة بدور محدد في إنجاز عملية الإيجار التمويلي، وعلى ضوء هذه المساهمة تتحدد لنا المراكز القانونية التي يتمتع بها كل منهم، فالشخص الذي يورد الطائرة الذي سبق صناعتها يكون في المركز القانوني للبائع، إذ يقوم بنقل ملكية الطائرة إلى الشركة المؤجرة مقابل الحصول على الثمن^{٦٥}، وبالتالي تكون الشركة إزاءه في مركز المشتري.

أما فيما يتعلق بالعلاقة الإيجارية بين الشركة المؤجرة المالكة للطائرة والمستأجر المستفيد منها فإن شخصية كل طرف في عقد الإيجار التمويلي للطائرة هي محل اعتبار لدى الطرف الآخر^{٦٦}.

فالمستأجر لا يتقدم إلى الشركة المؤجرة لتمويله عن طريق هذا العقد إلا إذا كانت هذه الأخيرة موضع ثقته، حيث يلجأ إلى شركة مختصة بهذا الغرض، تحوز السمعة والثقة العالية، حرصاً على مصالحه وما يحتاج إليه من إمدادات، دون أن يرافق ذلك متاعب أو مشكلات قانونية تمويلية.

والأمر ذاته بالنسبة للشركة المؤجرة، فهي لا تقبل التعاقد مع المستفيد

^{٦٥} - هاني محمد دويدار، الجديد في أعمال المصارف من الوجهتين القانونية والاقتصادية (الجزء الثاني)، منشورات الحلبي الحقوقية (بيروت، لبنان)، ص ١٧.

^{٦٦} - صخر أحمد الخصالونة، مرجع سابق، ص ٧٢.

إلا إذا توافرت فيه عوامل الثقة التي ترجوها من عملائها، ومن أجل ذلك فهي تطلب من المستأجر تقديم طلب مرفق بالمستندات التي تثبت صفاته الشخصية، وملاءته وقدراته الفنية، وحجم أعماله وزبائنه وغيرها من البيانات الأخرى الضرورية، وعلى ضوء هذا تتخذ قرارها بالموافقة أو الرفض.

وبذلك يعتبر عقد الإيجار التمويلي قائماً على الاعتبار الشخصي شأنه في ذلك شأن سائر عقود الائتمان، فقيام هذا العقد يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالثقة المتبادلة بين الطرفين، والتي تمكن عقد الإيجار التمويلي من القيام بالدور المرجو منه كوسيلة تمويل يفي بالمتطلبات الاستثمارية^{٦٧}.

خامساً : تأجير الطائرة بالنسبة لعنصر الزمن :

يتم تأجير الطائرة وفقاً لعنصر الزمن إلى^{٦٨}:

- تأجير لمدة معينة.
- أو تأجير لرحلة جوية أو عدة رحلات أو لعمل جوي معين.

تأجير الطائرة لمدة معينة :

بموجب عقد إيجار الطائرة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع طائرة معينة تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة ومقابل أجره، وبالتالي يظل المستأجر حراً في استعمال الطائرة واستغلالها طوال هذه المدة.

والإيجار عقد زمني تقاس منفعة الطائرة فيه بقياس الزمن^{٦٩}، فالمدة المعينة في هذا العقد تكون جوهره وهي ركن بالعقد، فعقد الإيجار لا

^{٦٧} - هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص ٤٨٤.

^{٦٨} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٦٠.

^{٦٩} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ١٣٥.

يتم إلا بها، والأسس التي ترعى مدة عقد إيجار الطائرة من الناحية القانونية تخضع لمبدأ حرية التعاقد، حيث يعود لطرفي العقد أن يتفقا على تحديد المدة التي يريدانها ما دامت لا تخالف النظام العام والآداب العامة والقواعد الأمرة، بشرط أن لا تجعل عقد الإيجار مؤبداً أو بحكم المؤبد وذلك لمدة طويلة جداً ويعود تقدير المدة بحكم المؤبد لتقدير القاضي على ضوء العمر الاقتصادي المفترض للطائرة محل عقد الإيجار^{٧٠}.

وتبدأ المدة من تاريخ تسليم الطائرة حتى انتهاء هذه المدة وفقاً لبند العقد.

والطائرة التي يتم تأجيرها لمدة محددة إما أن يتم تأجيرها غير مجهزة مما يؤدي إلى انتقال الإدارة الملاحية الجوية كذلك الحال الإدارة التجارية للمستأجر، أو يكون التأجير لطائرة مع طاقم قيادة مجهزة بحيث تكون الإدارة الملاحية للمؤجر، أما بالنسبة للإدارة التجارية فإنها تنتقل للمستأجر بحيث يتحمل هذا الأخير نفقاتها.

تأجير الطائرة لرحلة معينة أو عدة رحلات أو لعمل جوي معين :

بموجب عقد تأجير الطائرة بالرحلة يلتزم المؤجر بأن يضع طائرة معينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة أو عمل جوي معين.

بحيث يجب الاتفاق في مشاطرة إيجار الطائرة على الرحلات أو الأعمال الجوية المزمع القيام بها بما تتضمنه من تعيين لمطار الشحن ومطار الوصول والمطارات التي قد تحط فيها الطائرة أثناء الرحلة الجوية.

^{٧٠} - المرجع السابق، ص ١٣٧.

وغالباً ما يتولى في هذه الحالة المؤجر القيام بالرحلة الجوية والمستأجر هنا لا يعنيه وضع الطائرة تحت تصرفه ، لأن التحديد الدقيق للرحلة الجوية وغايتها ومحلها لا يخول المستأجر أدنى حرية في كيفية استعمال الطائرة ،فهو ينتظر تقديم المؤجر لخدمات نقل البضاعة أو الأشخاص من مطار بداية الرحلة إلى مطار الوصول أو القيام بالعمل الجوي ،ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بإدارة الطائرة سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية ،ويؤدي ذلك إلى تبعية قائد الطائرة والطاقم الجوي لمؤجر الطائرة ليس فقط فيما يتعلق بتسييرها وإنما فيما يتعلق بإدارتها تجارياً أيضاً ،وهو ما يقرب هذه الصورة من صورة الإيجار المتعلق بسعة الطائرة بأكملها ولكن يتعين على المؤجر عند إعطاء التعليمات إليهم في هذا الصدد احترام ما تعهد به بموجب مشاركة الإيجار.

الفرع الثاني

إثبات عقد الإيجار ونطاق استغلاله

على الرغم من اختلاف صور إيجار الطائرة إلا أنه يوجد بعض الأحكام التي تسري على عقد إيجار الطائرة بوجه عام ،أي بغض النظر عن تأجير الطائرة مجهزة أو غير مجهزة وسواء كان تأجير الطائرة بالمدة أو بالرحلة أو لعمل جوي.

وعقد الإيجار كغيره من العقود يحتاج إلى تراضي طرفي العقد المؤجر والمستأجر ويحتاج لمحل عقد وهو الطائرة من طرف المستأجر والأجرة من طرف المؤجر والسبب الذي يجب أن لا يخالف النظام العام ،ولا جديد يقال فيكفي الإحالة للقواعد العامة.

أما ما يتعلق بإيجار الطائرات فيجب البحث في الأحكام الخاصة والتي تتمثل في :

- إثبات وشهر عقد إيجار الطائرة
- نطاق استغلال المستأجر للطائرة.

أولاً : اثبات عقد الإيجار ونفاذه :

١- إثبات إيجار الطائرة :

لم تنص الاتفاقية الدولية جنيف لعام ١٩٤٨ على الطريقة التي يجب أن ينشأ بها عقد إيجار الطائرة بل أحالت هذا الموضوع للقانون الداخلي لدولة التسجيل.

أما قانون الطيران السوري باعتباره قانوناً خاصاً ، لم يحدد طريقة إنشاء عقد إيجار الطائرة، فالقانون لم يتطلب الشكالية فيما يتعلق بإيجار الطائرة، وإن ولم يتطلب المشرع الشكالية في عقد إيجار الطائرة إلا أنه أوجب أن يكون عقد إيجار الطائرة مكتوب هذا ما نستنتجه مما نص عليه القانون من ضرورة إيداع نسخة من عقد إيجار الطائرة لدى المؤسسة العامة للطيران لحفظه لديها.

إن عدم تطلب الشكالية فيما يتعلق بعقد إيجار الطائرة يبعدنا عن الغاية التي تتعلق بحماية مرفق الطيران باعتباره من المرافق الاقتصادية الهامة، فكان من الأفضل أن ينص المشرع على أن يتم عقد الإيجار بسند رسمي كما في حالة نقل ملكية الطائرة.

٢- نفاذ إيجار الطائرة :

نفاذ عقد إيجار الطائرة بالنسبة لطرفي العقد :

الأصل أن يرتب عقد إيجار الطائرة آثاره ويصبح نافذاً بمجرد العقد تجاه الطرفين، إلا أن قانون الطيران السوري تطلب إجراءً شكلياً حتى يعتبر عقد الإيجار نافذاً فنص في المادة ٣٠ (ويصبح عقد إيجار الطائرة ساري المفعول بعد موافقة المؤسسة).

فعقد إيجار الطائرة لا يعتبر من العقود الشكلية بالرغم من تطلب الشكلية في هذه الحالة، فالعقد صحيح لكن لا يرتب آثاره تجاه الطرفين إلا في حال موافقة المؤسسة على هذا العقد.

نفاذ عقد إيجار الطائرة بالنسبة للغير :

الغير هو كل من تعلق له حق خاص بمنفعة على الطائرة محل الإيجار ويعتبر من الغير الخلف الخاص والدائن المرتتهن والدائن العادي، ومن له حق امتياز على الطائرة، وحتى يكون عقد الإيجار نافذاً في حق الغير، يجب أن يكون ثابت التاريخ، وهذا في جميع العقود^{٧١}.

والأصل في نفاذ عقد الإيجار تجاه الغير أن يكون العقد ثابت التاريخ، إلا أنه فيما يتعلق بالطائرات باعتبارها منقول ذو طبيعة خاصة فالتصرفات القانونية التي ترد عليها تحتاج للتسجيل في السجل الوطني الخاص بالطائرة، وبما أن السجل هو بالأصل أداة شهر ونفاذ إلا أنه لا يكون أداة نفاذ فيما يتعلق بإيجار الطائرة، فالمشرع قد نص

^{٧١} - المرجع السابق، ص ١٨٦.

صراحة فيما يتعلق بنقل ملكية الطائرة على عدم نفاذ هذه الملكية تجاه الغير إلا بالتسجيل، أما في حالة إيجار الطائرة فإنه لم ينص على ذلك، ولكن إيجار الطائرة وما يرتبه من تغير شخص المستثمر من المالك المؤجر إلى المستأجر وما قد يؤديه استثمارها واستغلالها من التزامات أو أضرار للغير يستلزم التسجيل على غرار نقل الملكية، فكان من الأفضل للمشرع أن ينص على إلزامية التسجيل لنفاذ هذا العقد تجاه الغير كما فعل بالنسبة لنقل ملكية الطائرة.

وإن كان المشرع أوجب تضامن المؤجر والمستأجر تجاه الغير بحيث نص في المادة ٣٦ من قانون الطيران المدني (يبقى مالك الطائرة المؤجرة مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وطاقت قيادتها عملاً بأحكام هذا القانون، إلا أنه إذا كان المستأجر مستثمراً وفقاً لأحكام هذا القانون فيكون هو وحده مسؤولاً عن الالتزامات المشار إليها وذلك اعتباراً من تاريخ إشهار عقد الإيجار)، إلا أن عقد الإيجار يكون نافذاً تجاه الغير ولو لم يتم تسجيله في سجل الطائرة، بالتالي فعقد إيجار الطائرة يكون نافذاً تجاه الغير من تاريخ موافقة المؤسسة على هذا العقد وليس من تاريخ إنشاء العقد، لأنه لا يمكن تصور أن يكون العقد نافذاً تجاه الغير دون أن يكون نافذاً تجاه المتعاقدين.

ثانياً : نطاق استغلال الطائرة :

يكون استغلال الطائرة إما بشكل مباشر من المستأجر نفسه، أو قد يكون هذا الاستغلال بتأجير هذه الطائرة للغير^{٧٢}.

^{٧٢} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٦٨.

استغلال المستأجر للطائرة : تنص المادة ٣٣ من قانون الطيران المدني (يجب على مستأجر الطائرة استعمالها وفقاً لخصائصها الفنية) ، فالأمر يتوقف على نوع الطائرة وخصائصها الفنية خاصة إذا أخذنا في الاعتبار التزام المستأجر باستعمال الطائرة المؤجرة في الغرض المخصصة له وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحه وما يتبع ذلك من التزام بالمحافظة على الطائرة المؤجرة.

للمستأجر استغلال الطائرة المؤجرة بكل أوجه الاستغلال الذي يتوافق مع ما خصصت له الطائرة فنياً ، فلا يمكن استغلال الطائرات المخصصة لنقل البضائع فقط حسب ما صممت له في نقل الأشخاص ، وكذلك الحال في الطائرات المخصصة فنياً لنقل المسافرين فقط فلا يجوز للمستأجر إلغاء كبائن المسافرين وتحويلها إلى أماكن لشحن البضائع بالتالي لا يجوز تغيير هذه الخصائص الفنية للطائرة للقيام بنقل البضائع على متنها^{٧٣}.

إلا أن الأصل أن تكون الطائرات مخصصة لنقل الأشخاص ونقل البضائع أيضاً ، فللمستأجر في هذه الحالة استعمالها بكل أوجه الاستعمال المخصصة لها إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك.

فالأصل في تحديد نطاق استغلال المستأجر للطائرة المؤجرة هو بما اتفق عليه الطرفان في عقد الإيجار ، ومن النادر ترك استغلال الطائرة وكيفية دون تنظيم في مشروطات الإيجار ولكن في حال عدم الاتفاق يكون للمستأجر استغلال الطائرة فيما خصصت له فنياً كالقيام بعمليات النقل الجوي.

^{٧٣} - المرجع السابق، ص ٦٨.

استغلاله للطائرة بتأجيرها للغير : أما فيما يتعلق بحق المستأجر في استغلال الطائرة وتأجيرها للغير ، فالأصل وفقاً للقواعد العامة أنه يحق للمستأجر التنازل عن الإيجار أو عقد إيجار ثانوي لصالح الغير وذلك عن كل ما استأجره أو بعضه ، ما لم يقض الاتفاق بغير ذلك^{٧٤}، ولكن نظراً لمصلحة المالك في المحافظة على الطائرة باعتبارها استثماراً له ومصدراً للدخل ، نرى أن المشرع في قانون الطيران المدني السوري منع مستأجر الطائرة من التنازل عن حق الإيجار لغيره أو أن يؤجر هذه الطائرة إلا في حال وجود موافقة من قبل المؤجر الأصلي ويجب أن تكون هذه الموافقة خطية ، ولا يصبح العقد هذا سارياً إلا بعد موافقة المؤسسة.

ويذهب بعض الفقهاء إلى أنه لا يلزم أن تتطابق صورتا الإيجار الأصلي والإيجار الثانوي : فقد يستأجر شخص الطائرة من غير طاقم قيادة ويؤجرها مرة أخرى تأجيراً ثانوياً على نفس الحال أو بعد تعيين طاقم قيادة لها سواء كان التأجير الثانوي إيجاراً بالمدة أو بالرحلة^{٧٥} ، فالمستأجر لا يستطيع أن يمنح غيره أكثر مما اكتسبه من واقع إيجار الطائرة الأصلي ، فإذا كانت الإدارة الملاحية والإدارة التجارية قد انتقلت إلى مكانه يمكنه نقلهما من خلال الإيجار الثانوي أو الاحتفاظ بهما أو نقل الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية ، وإذا كان المستأجر قد تلقى الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية فلا يسعه إلا نقل الإدارة التجارية أو الاحتفاظ بها ، أما إذا احتفظ المؤجر الأصلي بالإدارتين فلا يملك المستأجر بطبيعة الحال نقلهما أو نقل

^{٧٤} - مادة (٥٦٠) من القانون المدني : (للمستأجر حق التنازل عن الإيجار أو عقد إيجار ثانوي من الغير وذلك عن كل ما استأجره أو بعضه ما لم يقض الاتفاق بغير ذلك).

^{٧٥} - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص ١٦٩ .

إحداهما إلى المستأجر الثانوي، وإذا قام المستأجر الأصلي بتأجير الطائرة تأجيراً ثانوياً فإنه يظل مسؤولاً قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار، ذلك أن التأجير الثانوي لا يؤدي إلى إنهاء العلاقة الأصلية أو تحويل الحقوق و الالتزامات الناشئة عنها إلى المستأجر الثانوي، فلا يقبل أن يكون التأجير الثانوي سبيلاً للإفلات من الالتزامات الناشئة عن الإيجار^{٧٦}.

وفي علاقة المستأجر الأصلي بالمستأجر الثانوي يكتسب الأول صفة المؤجر في مواجهة الثاني وتحكم قواعد الإيجار المبرم بينهما تلك العلاقة، وتطبيقاً لمبدأ نسبية آثار التصرفات لا تقوم أدنى علاقة مباشرة بين المؤجر الأصلي والمستأجر الثانوي حيث يظل المؤجر أجنبياً عن الإيجار الجديد والمستأجر الثانوي أجنبياً عن عقد الإيجار الأصلي بالتالي لا يجوز لأي منهما الرجوع على الآخر بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن أي من العقدين ولكن يكون لهما الرجوع استناداً إلى قواعد المسؤولية التقصيرية.

إلا أن المشرع واجه إمكانية تقاعس المستأجر الأصلي عن أداء الأجرة المقررة للمؤجر فأجاز للمؤجر الرجوع المباشر على المستأجر الثانوي ليطالبه بأداء الأجرة المقررة له، ولكن يقف هذا الرجوع عند حدود ما يكون مستحقاً في ذمة المستأجر الثانوي من أجرة للمستأجر الأصلي وذلك حتى لا يلتزم المستأجر الثانوي بدفع أكثر مما يشغل ذمته من دين الأجرة وفقاً لعقد الإيجار الثانوي^{٧٧}.

^{٧٦} - المرجع السابق، ص ١٦٩.

^{٧٧} - مادة (٥٦٣) من القانون المدني : (يكون المستأجر الثانوي ملزماً بأن يؤدي للمؤجر مباشرة ما يكون ثابتاً في ذمته للمستأجر الأصلي وقت أن ينذر المؤجر).

المطلب الثاني

القواعد الخاصة لكل صورة من صور الإيجار.

ينشأ من اختلاف صور الإيجار الواردة على الطائرة اختلافاً في الآثار الناجمة عن كل صورة من هذه الصور، فنبحث في :

- التزامات الأطراف أولاً
- أحكام المسؤولية لكل صورة ثانياً.
- انقضاء عقد الإيجار ثالثاً.

الفرع الأول

التزامات الطرفين في عقد الإيجار :

تتفرد كل صورة من صور إيجار الطائرة ببعض الالتزامات الخاصة التي تميزها عن غيرها من الصور، مما يدعونا لمعرفة هذه الالتزامات لكل صورة من صور الإيجار.

أولاً : التزامات طرفي العقد في صور إيجار الطائرة بدون طاقم قيادة أو غير مجهزة :

في إيجار الطائرة بدون طاقم قيادة أو غير مجهزة، رأينا أن الإدارة الملاحية الجوية للطائرة وإدارتها التجارية تنتقلان إلى المستأجر فهو الذي يعين الطاقم ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات الناشئة عن عقود العمل الجوي كما أنه يتحمل مصروفات استغلال الطائرة^{٧٨}.

^{٧٨} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٧٤.

إن إيجار الطائرة بدون طاقم قيادة أو غير مجهزة ينعكس على التزامات الطرفين : المؤجر و المستأجر فنعرض لالتزامات المؤجر ثم التزامات المستأجر.

١- التزامات المؤجر :

تشتط اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ للاعتراف بحق الإيجار أن ينشأ بشكل صحيح في الدولة، وبالنظر لقانون الطيران المدني السوري فنرى أنه يقع على عاتق المؤجر التزامان رئيسيان :

- الالتزام الأول هو وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر.
- بينما يتمثل الثاني في صيانته وإصلاح ما يصيب الطائرة من تلف.

أ) التزام المؤجر بوضع الطائرة تحت تصرف المستأجر :

وفقا للمادة ٣١ فقرة أولى من قانون الطيران المدني السوري يلتزم المؤجر بوضع الطائرة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويجب أن تكون الطائرة في حالة صالحة للملاحة الجوية والاستعمال المتفق عليه، وعليه القيام بما يلزم لصيانته الطائرة وإجراء الكشوفات الفنية اللازمة مالم يتم الاتفاق على خلاف ذلك^{٧٩}.

بالتالي فالاتفاق بين الطرفين هو من يحدد المكان والزمان اللذان يتم فيهما وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر ويجب أن يسلم المؤجر المستأجر الطائرة بحالة صالحة للملاحة، ويترتب على ذلك أنه يجب أن يكون هيكل الطائرة وأجزاؤها المختلفة وألاتها قادرين على تسيير الطائرة، وإذا تعذر تزويد الطائرة بالوقود اللازم للملاحة الجوية في المطار الذي توضع فيه الطائرة تحت تصرف المستأجر وجب أن

^{٧٩} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٥٩.

يتوفر فيها من الوقود ما يلزم لوصول الطائرة إلى أقرب مطار يمكن تزويد الطائرة فيه بالوقود.

فاذا لم يف المؤجر بالتزامه بتسليم الطائرة تسليماً صحيحاً واختار المستأجر التنفيذ العيني، فله أن يطلب من المحكمة أن تقضي له بتسليم الطائرة بشرط أن يكون ذلك ممكناً^{٨٠}.

ويجب بعد ذلك أن تكون الطائرة صالحة للاستعمال المتفق عليه فلو اتفق على أن المستأجر يستغل الطائرة لنقل مواد تحتاج إلى عناية خاصة في حفظها يجب أن تكون الطائرة مزودة بالبرادات أو كل ما هو لازم لحفظ تلك المواد.

وكثيراً ما يتحدد نوع الاستغلال على ضوء تخصيص الطائرة لأغراض محددة بحيث لا يمكن استغلالها في نقل نوع آخر من البضائع .

ب) التزام المؤجر بصيانته وإصلاح ما يصيب الطائرة من تلف :

يستغل المؤجر الطائرة عن طريق تمكين المستأجر من الانتفاع بها ولذلك تكون له مصلحة في المحافظة على الطائرة التي تدر له دخلاً من خلال الاستغلال.

كذلك يتعين عليه أن يمكن المستأجر من الانتفاع مما يعني وجوب بقاء الطائرة صالحة للانتفاع بها طوال مدة الإيجار لذلك فرض المشرع على المؤجر التزاماً بإصلاح ما يصيب الطائرة من تلف لكنه وضع هذا الالتزام في حدود معينة تعدد بالاعتبارين اللذين

^{٨٠} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٢٤١.

سبقَت الإشارة إليهما^{٨١}.

تنص المادة ٤٨ من قانون الطيران المدني على أنه (يجب على مستثمر أي طائرة مسجلة في الدولة ألا يقوم بتشغيلها في النقل الجوي التجاري أو الاعمال الجوية مالم تتم صيانتها بما فيها محركاتها وما بها من تجهيزات وأجهزة لاسلكية طبقاً لدليل صيانة معتمد وبواسطة فنيين من المؤسسة).

والمشرع الوطني هنا أوجب على المستثمر المستأجر أن يقوم بعملية الصيانة الدورية للطائرة تحت طائلة المنع من استخدامها في المجال الجوي.

فالمؤجر لا يلتزم بكل أنواع الصيانة، وإنما فقط بالإصلاحات الدورية والضرورية التي توجبها المؤسسة العامة للطيران، ويكون المؤجر ملزماً بالقيام بها لضرورتها لحفظ وبقاء الطائرة، كما أن هذه الصيانة ضرورية لانتفاع المستأجر الانتفاع الكامل بالطائرة المؤجرة.

أما الاعمال التي تعد من أعمال الانتفاع بالطائرة فوفقاً لما جرى عليه العرف تقع على عاتق المستأجر وليس المؤجر لصلتها الشديدة بالانتفاع بالطائرة أكثر من بقائها أو حفظها، وذلك أيضاً مالم يتم الاتفاق في عقد الإيجار على أن تكون هذه الصيانة أو إجراء الكشف على عاتق المستأجر.

وتكون صيانة الطائرة بإصلاح ما يصيبها من تلف أو باستبدال هذه القطع التالفة وذلك في الأحوال الأتية :

^{٨١} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٧٦.

أ-إذا كان التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أي لا يد للمستأجر في حدوث هذا التلف ففي هذه الحالة يتحمل المؤجر تبعات القوة القاهرة.

فالمؤجر طبقاً للقواعد العامة يلتزم بصيانة الطائرة المؤجرة وإصلاحها باعتباره المالك لها ،فإنه بهذه الصفة أيضاً يتحمل ما يطرأ عليها من هلاك كلي أو جزئي جراء تعرضها لتخريب أو تلف في حالة القوة القاهرة والظروف الطارئة، وذلك تطبيقاً لقاعدة هلاك الشيء على المالك.

ب- إذا كان التلف ناشئاً عن عيب ذاتي في الطائرة فطبقاً للقواعد العامة يكون المؤجر ملزماً بضمان العيوب التي تعتري العين المؤجرة ولقد أوجب المشرع في المادة ٣٢ من قانون الطيران مسؤولية المؤجر عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب في الطائرة.

بالتالي فالمؤجر مسؤول عن الأضرار التي تصيب المستأجر من العيب الموجود بالطائرة المؤجرة ويجب عليه القيام بأعمال الصيانة اللازمة للطائرة المعيبة ،كذلك الحال فالمؤجر مسؤول عن التعويض اللازم للغير الذي تضرر من عيب الطائرة.

٢- التزامات المستأجر :

يتمثل أهم التزام يقع على عاتق المستأجر هو التزام دفع الأجرة المقررة للمؤجر ،وعلى الرغم من ذلك لم يشر قانون الطيران المدني

إلى هذا الالتزام تاركاً الأمر للقواعد العامة بينما نص القانون على التزام المستأجر بالمحافظة على الطائرة والتزامه بردها^{٨٢}.

أ) الالتزام بدفع الأجرة :

يسمح المؤجر للمستأجر باستعمال واستغلال الطائرة مقابل الحصول على الأجرة ولذلك يعد تأجير الطائرة صورة من صور استغلال ملكيتها^{٨٣}.

ويلتزم المستأجر بأداء الأجرة المتفق عليها ويتم عادة تحديدها وفقاً لوحدة زمنية محددة كالיום أو الشهر أو السنة أو قد يكون تحديدها عن طريق رحلة أو رحلات أو قد تتخذ حمولة الطائرة أساساً لتقدير الأجرة، ونظراً إلى أن أجرة النقل تمثل العائد الوحيد للاستغلال بالنسبة إلى المؤجر، حرص المشرع على تقرير بعض الضمانات له تتمثل في حق امتياز المؤجر بحبس البضائع الموجودة على الطائرة.

حق امتياز المؤجر بحبس البضائع :

يكون لمؤجر الطائرة حق حبس البضائع الموجودة على الطائرة لاستيفاء الأجرة المستحقة له، ويسمح حق الحبس للمؤجر أو من ينوب عنه بعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يستوفي الأجرة، ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التي مازالت تشغل ذمة المستأجر ضئيلاً وذلك لإطلاق نص المادة ٥٥٦ فقرة أولى من القانون المدني.

^{٨٢} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٦٠.

^{٨٣} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٥٩.

ولكي يحق للمؤجر حبس البضائع يجب^{٨٤} :

- عدم وفاء المستأجر بالأجرة المقررة للمؤجر: بحيث لا يشترط أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة وملحقاتها فقط، ومثال على ذلك التعويض المقرر لمؤجر الطائرة بالرحلة في حال تأخر المستأجر في إتمام عمليات شحن وتفريغ البضاعة.
- أما ما يكون مقررًا للمؤجر من تعويض عن الأضرار التي يسببها المستأجر له فهي لا تعد من قبيل الأجرة ولكن يجوز للمؤجر بموجبها إعمال حق حبس البضائع فالمشرع نص على الحبس ضماناً لكل حق يثبت له بمقتضى عقد الإيجار، يمكنه أن يحبس جميع المنقولات القابلة للحجز الموجودة في العين المؤجرة باعتبارها مثقلة بامتياز المؤجر.
- أن تكون البضائع موجودة على الطائرة وعلى، ذلك لا يتعلق حق الحبس إلا بالبضائع المتعلقة بالرحلات التي يقوم بها المستأجر بموجب عقد الإيجار.
- ويجب أن تكون البضائع موجودة على الطائرة وبالتالي لا يمتد نطاق إعمال حق حبس البضائع إلى ما قبل شحن البضائع في الطائرة أو إلى ما بعد تفريغها منها.
- وإذ ما استعمل المؤجر حق الحبس لابد من إخراج البضائع من الطائرة وإيداعها عند أمين يقوم بتعيينه ويكون ذلك بناء على طلب من له مصلحة في عدم تعطيل استغلال الطائرة بإبقاء البضائع المحبوسة على متنها.

^{٨٤} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٧٨.

ب) الالتزام بالمحافظة على الطائرة :

يلتزم المستأجر بالمحافظة على الطائرة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة الجوية^{٨٥}.

ويجب على المستأجر أن يقوم بإصلاح ما يصيب الطائرة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها وذلك في غير الأحوال التي يقع فيها هذا الالتزام على عاتق المؤجر وبالتالي يكون ملتزماً بإجراء الإصلاح إذا كان التلف ناشئاً عن الاستعمال غير العادي للطائرة.

ج) التزام المستأجر برد الطائرة :

يتوجب على المستأجر عند انتهاء عقد الإيجار رد الطائرة إلى المؤجر، فالمؤجر من الناحية القانونية، هو المالك الشرعي للطائرة المؤجرة، فإن احتفاظ المستأجر بحيازة هذه الطائرة بعد انتهاء مدة الإيجار يشكل تعدياً على الملكية وحقوق المؤجر، مما يبرر تدخل القضاء المستعجل لإلزامه بإعادتها وإزالة هذا التعدي مما يقتضي معه إعادة الطائرة المؤجرة إلى المؤجر مع بقائه مسؤولاً عن كل عيب أو نقص فيها^{٨٦}.

ويعد المستأجر ملزماً برد الطائرة المؤجرة موضوع العقد بشكل فعلي وبحالة جيدة، ويبقى مسؤولاً عنها وضامناً لها إلى حين الإعادة التي يجب أن تتم دون شروط.

^{٨٥} - المرجع السابق، ص ٥٩.

^{٨٦} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٧٩.

لكن قد يكون عقد إيجار الطائرة لمدة طويلة مما يؤدي إلى ضرورة مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي للطائرة فمن طبيعة الأشياء المادية أن تتهالك بفعل الزمن ولا يمكن تحميل المستأجر تبعة استهلاك الطائرة بفعل الزمان طالما كان استعماله لها استعمالاً عادياً أما في حال كان الاستعمال غير عادي فإنه يكون مسؤولاً تجاه المؤجر عن هذا الاستهلاك غير العادي.

وذلك نستنبطه من نص المشرع في قانون الطيران بقوله (يجب على المستأجر إعادة الطائرة عند انتهاء الإيجار بحالة جيدة)، فالمشرع لم يطلب أن تكون الطائرة بالحالة التي كانت عليها عند بداية الإيجار وإنما أوجب أن تكون بحالة جيدة مراعيّاً بذلك الاستهلاك الذي يصيب الطائرة بالاستعمال العادي.

أما فيما يتعلق بالحالة التي يتأخر المستأجر فيها عن رد الطائرة للمؤجر فيكون مسؤولاً عن تعويض المؤجر عن الضرر الناتج عن التأخير وذلك في الحالة التي يكون سبب التأخير عائداً إلى المستأجر أو تابعيه، أما في الحالة التي يعود فيها سبب التأخير للمؤجر نفسه أو لقوة قاهرة أو فعل الغير دون مسؤولية على المستأجر لا يكون هذا الأخير ملزماً بدفع التعويض الناتج عن هذا التأخير^{٨٧}.

وفي حال عدم إعادة الطائرة المؤجرة إلى المؤجر من قبل المستأجر فإن هذا الأخير يصبح ملزماً بدفع بدل المثل للمؤجر، تعويضاً عن الإشغال غير المشروع عن الحقبة الزمنية التي استغرقها حين تسليم الطائرة، وتقدر قيمة هذا التعويض بنفس قيمة بدلات الإيجار المتفق عليها في العقد.

^{٨٧} - المرجع السابق، ص ١٧٩.

ثانياً : التزامات طرفي العقد في صور إيجار الطائرة مع طاقم قيادة :

في إيجار الطائرة مع طاقم قيادة يخضع لإدارة المؤجر ، رأينا أن الإدارة الملاحية الجوية للطائرة تبقى للمؤجر فهو الذي يعين الطاقم الذي يخضع لأوامره.

وبقاء الإدارة الملاحية الجوية للمؤجر ينعكس على التزامات طرفي العقد بالرغم من أن هذا الاختلاف لا يكون بشكل كبير عن التزامات طرفي العقد في الصورة السابقة.

١- التزامات المؤجر :

يلتزم المؤجر في هذه الصورة من صور الإيجار للطائرات بالتزامين اثنين:

- الاول وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر وصيانتها.

- والثاني إعطاء التعليمات الفنية لطاقم الطائرة^{٨٨}.

أ) وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر وصيانتها :

لا يختلف التزام المؤجر بوضع الطائرة تحت تصرف المستأجر وصيانتها في هذه الصورة عن سابقتها فالمؤجر يجب عليه أن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ويجب أن تكون الطائرة في حالة صالحة للملاحة الجوية ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في العقد.

وتكون صيانة الطائرة بإصلاح ما يصيبها من تلف أو باستبدال هذه القطع على عاتق المؤجر مالم يتفق على خلاف ذلك.

^{٨٨} - المرجع السابق، ص ١٨٧.

ب) إعطاء التعليمات الفنية لطاقم الطائرة :

بما أن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية الجوية للطائرة، بالتالي يظل الطاقم الذي يقوم بتعيينه تحت إشرافه طوال مدة الإيجار، ويترتب على ذلك أن القبطان وأفراد الطاقم الجوي لا يتلقون التعليمات المتعلقة بالأمر الفنية للطائرة إلا من المؤجر، أما التعليمات المتعلقة بالأعمال اللازمة لاستغلال الطائرة فيتلقاها الطاقم من المستأجر لأن الإدارة التجارية تنتقل إليه^{٨٩}.

ويجب على المؤجر عند إعطائه التعليمات الفنية مراعاة ما تم الاتفاق عليه بينه وبين المستأجر، ويسأل في مواجهة هذا الأخير إذا ما تسببت تعليماته في تعذر حسن تنفيذ العمليات التي يريد المستأجر القيام بها والتي ذكرها في العقد.

٢- التزامات المستأجر :

يتمثل التزام المستأجر في هذه الصورة في :

- الالتزام بأداء نفقات استغلال الطائرة.
- الالتزام بدفع الأجرة وبالمحافظة على الطائرة والتزامه بردها.

أ) الالتزام بأداء نفقات استغلال الطائرة :

في صورة إيجار الطائرة مع وجود طاقم قيادة يخضع لأوامر المؤجر يقتصر دور المؤجر أن يكون مسؤولاً عن الإدارة الملاحية الجوية للطائرة أما الإدارة التجارية فأنها تنتقل إلى المستأجر، ويترتب على ذلك أن المستأجر هو الذي يتحمل النفقات اللازمة لاستغلال هذه الطائرة ونفقات التأمين عليها.

^{٨٩} - المرجع السابق، ص ١٨٩.

فالمستأجر يتحمل نفقات تزويد الطائرة بالوقود وأداء الرسوم في المطارات وغير ذلك من المصروفات، بالتالي يستطيع أن يبرم عقود النقل مع الغير ويكتسب صفة الناقل الجوي.

ب) الالتزام بدفع الأجرة وبالمحافظة على الطائرة والتزامه بردها :

فيلتزم المستأجر بأداء الأجرة كاملةً للمؤجر عن المدة التي تكون فيها الطائرة تحت تصرفه والمتفق عليها في العقد.

ويلتزم المستأجر بالمحافظة على الطائرة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة الجوية.

ويتوجب عليه رد الطائرة إلى المؤجر، ويجب ردها إلى المؤجر بالحالة التي كانت عليها وقت تسلمها.

ثالثاً : التزامات طرفي العقد في صور الإيجار التمويلي للطائرة:

عقد الإيجار التمويلي هو العقد الذي تضع فيه الشركة المؤجرة الطائرة التي تشتريها لمصلحة المشروع الذي يريد الانتفاع بها على سبيل الإيجار، وينشئ عقد الإيجار التمويلي التزامات على طرفي العقد المؤجر والمستأجر^{٩٠}.

١- التزامات المؤجر أو الشركة المؤجرة :

أ) الالتزام بالتمويل :

يعتبر التمويل هو الغاية التي وجد من أجلها عقد الإيجار التمويلي

^{٩٠} - صخر أحمد الخصالونة، مرجع سابق، ص ١٦٢.

للطائرة، فهو إحدى وسائل تمويل الاستثمار التي يلجأ إليها الأشخاص أو المشاريع للحصول على استثمار في مجال الطائرات وغيره من المجالات^{٩١}.

والتمويل يعتبر أهم أثر يترتب على عقد الإيجار التمويلي للطائرة ويضفي ظله على كافة الآثار الناشئة، إذ على ضوءه يتحدد نطاق التزامات الطرفين، علماً أن التزام المؤجر في هذا العقد يقابله حق المستأجر في الانتفاع بالطائرة محل العقد واختيار مواصفاتها.

ب) الالتزام بالتسليم :

طبقاً للقواعد العامة فإنه يعتبر التزام المؤجر بتسليم الطائرة إلى المستأجر التزام أساسي لكي يبدأ تنفيذ عقد الإيجار، وبالتالي تلتزم الشركة المؤجرة بتسليم الطائرة المؤجرة، كما تلتزم بتسليم ملحقات هذه الطائرة إلى المستأجر في حالة صالحة لتؤدي الهدف الذي أعدت من أجله.

وقد تكون الطائرة المؤجرة موجودة في حيازة المؤجر باعتباره مالكاً لها أو تكون موجوده لدى المورد، وقد ترك المشرع الحرية للأطراف من أجل الاتفاق على كيفية تنفيذ الالتزام بالتسليم من حيث الزمان والمكان الذي يتم فيه هذا الأخير، وفي حالة عدم الاتفاق على ذلك فيسري على الالتزام بتسليم الطائرة المؤجرة ما يسري على الالتزام بتسليم العين المبيعة من أحكام خاصة فيما يتعلق بالالتزام بالتسليم.

ويتحقق التسليم بصفة عامة عن طريق وضع هذه الطائرة تحت تصرف المستفيد حتى يتمكن من حيازتها والانتفاع بها دون عائق.

^{٩١} - ربيعة بن عزوز، مرجع سابق، ص ٢٩٨.

ولكن عملياً تكون العملية باختيار الطائرة المؤجرة وبائعها من قبل المستأجر حيث يقوم هذا الأخير باختيار الطائرة التي يحتاجها، وعند إبرام عقد الإيجار التمويلي تفوض إليه الشركة عادة إبرام عقد شراء تلك الطائرة واستلامها من البائع نيابة عنها^{٩٢}، وهذا ما نص عليه المشرع السوري في المادة (٣٥) من قانون الإيجار التمويلي.

أ) التزام المؤجر بالضمان :

إذا كان عقد الإيجار بصفة عامة يلتزم فيه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة معينة حتى ينتفع بها هذا الأخير دون عائق فإنه من هذا المنطلق يلتزم كذلك المؤجر بالضمان تجاه المستأجر، ولهذا الضمان موضوعان^{٩٣}:

الأول : هو الانتفاع بالطائرة واستغلالها دون معارضة.

الثاني : هو ضمان العيوب الخفية.

ب) التزام الشركة المؤجرة بالصيانة :

يقصد بأعمال الصيانة كافة الأعمال اللازمة لبقاء الطائرة المؤجرة صالحة للانتفاع بها سواء كانت هذه الأعمال ضرورية لبقاء الطائرة ذاتها وهو ما يطلق عليه الصيانة^{٩٤} والتصلّيات الضرورية أم كانت مطلوبة لحسن الانتفاع بها كالأعمال التحسينية.

والسؤال الذي يطرح هنا هو: هل تلتزم الشركة المؤجرة بكل أنواع الصيانة في عقد الإيجار التمويلي؟ سواء كانت ضرورية أم تحسينية؟ طبقاً للقواعد العامة فإن الشركة المؤجرة لا تلتزم بكل أنواع الصيانة

^{٩٢} - صخر أحمد الخصاونة، مرجع سابق، ص ١٦٢.

^{٩٣} - ربيعة بن عزوز، مرجع سابق، ص ٣٠٩.

^{٩٤} - صخر أحمد الخصاونة، مرجع سابق، ص ١٧٣.

وإنما فقط بالإصلاحات الضرورية ويكون للشركة المؤجرة الحق في القيام بهذه الأعمال ولو عارض المستأجر القيام بها، لضرورتها لحفظ وبقاء الطائرة كما تقوم بالصيانة الضرورية لانتفاع المستأجر بالطائرة المؤجرة الانتفاع الكامل، أما الأعمال التحسينية فوفقاً لما جرى عليه العرف تقع على عاتق المستأجر وليس المؤجر لصلتها الشديدة بالانتفاع بالطائرة أكثر من بقائها أو حفظها، وقد قضت المادة (٣٦) من قانون التأجير التمويلي بـ:

«إذا أجرى المستأجر بموافقة المؤجر تحسينات على المأجور على نفقته فله الحصول على تكلفة التحسينات منقوصاً منها الاستهلاك بتاريخ انتهاء العقد فيما إذا لم ينته العقد بتملكه للمأجور».

إلا أنه يعاب على القواعد العامة في هذا الخصوص أنها لم تتدخل لوضع معيار دقيق لمعرفة متى تعد الصيانة والإصلاح ضرورياً ومتى يعد تحسينياً^{٩٥}، وعلى ما يبدو ترك الأمر للسلطة التقديرية التي يملكها القاضي وذلك في كل حالة على حدة.

وإذا كان المؤجر طبقاً للقواعد العامة يلتزم بصيانة الطائرة المؤجرة وإصلاحها باعتباره المالك لها، فإنه بهذه الصفة أيضاً يتحمل ما يطرأ عليها من هلاك كلي أو جزئي جراء تعرضها لتهدم أو تلف في حالة القوة القاهرة والظرف الطارئ، وذلك تطبيقاً لقاعدة هلاك الشيء على المالك أو المدين بالانتفاع، في حين أنه بالنسبة للتأجير التمويلي فإن المستأجر يتحمل تبعه هلاك المال المؤجر من تاريخ استلامه، وقبل ذلك التاريخ تكون تبعه الهلاك على المؤجر كما نصت المادة (٣٢/أ):

«أ - يتحمل المؤجر تبعه هلاك المال المؤجر متى كان ذلك بسبب

^{٩٥} - ربيعة بن عزوز، مرجع سابق، ص ٣٣٦.

يعود إلى المؤجر وتقع تبعة الهلاك على المستأجر باستلام المأجور وفي حال عدم القدرة على تحديد تاريخ استلامه المأجور تنتقل التبعة للمستأجر من تاريخ توقيع العقد.....».

٢- التزامات المستأجر في عقد الإيجار التمويلي :

أ) الالتزام بالوفاء بالأجرة :

يلاحظ أن المشرع لم يقم بتنظيم الالتزام بدفع الأجرة في عقد الإيجار التمويلي مثل التشريع اللبناني، ولذلك يبدو أن هذا الأمر قد ترك لمبدأ سلطان الإرادة، وتمثل الأجرة بالنسبة للمؤجر في جانب منها إهلاكاً لرأس المال وفي جانبها الآخر الفائدة الإجمالية المقررة لتوظيف رأس المال، ذلك يمكن القول بأن المؤجر التمويلي متى قام بتوظيف رأس ماله في الطائرة محل العقد، فهو يبحث عن استرداد رأسماله، فضلاً عن الحصول على عوائده من خلال أقساط الأجرة التي يدفعها المستأجر المستفيد، ويكون إجمالي الأجرة التي يلتزم المستأجر المستفيد بسدادها طوال مدة العقد غير القابلة للإلغاء إهلاكاً لرأس مال المؤجر وغطاءً لنفقاته العامة ونفقاته المالية، ومصدراً للربح الذي يختص به لنفسه^{٩٦}.

ويتم تحديد مقدار الأجرة استناداً إلى ثمن شراء الطائرة أو تكلفة صناعتها، والنفقات الأخرى والفوائد والأرباح المتوخاة من وراء عملية الإيجار التمويلي للطائرة.

وفي حالة ما إذ أعمل المستأجر حق الشراء المقرر له عند نهاية العقد للطائرة المؤجرة، يتعين عليه دفع القيمة المتبقية حتى يضمن المؤجر استرداد كامل قيمة رأسماله المستثمر في هذه العملية.

^{٩٦} - صخر أحمد الخصالونة، مرجع سابق، ص ١٩٤.

وقد تدفع الأجرة على أقساط يحددها العقد، كما لو كانت شهرية أو سنوية ولكنه لا يشترط أن تكون أقساط الأجر أو البدل متساوية القيمة.

ب) التزام المستأجر بالحفاظ على ملكية الطائرة المؤجرة :

من الالتزامات التي تقع على عاتق المستأجر في عقد الإيجار التمويلي أيضاً، الالتزام بالمحافظة على الطائرة المؤجرة، وأن يبذل في سبيل ذلك عناية الرجل المعتاد^{٩٧}، فالطائرة المؤجرة أمانة في يد المستأجر، فهي تشكل الضمان الجوهري للمؤجر ضد مخاطر إفلاس المستأجر أو إعساره أو غير ذلك من المخاطر.

ت) التزام المستأجر بحسن استعمال لطائرة المؤجرة :

إن التزام المستأجر بالحفاظ على الطائرة المؤجرة، يستتبع التزامه باستعمال هذه الطائرة في الغرض الذي أعدت من أجله، أو الغرض الذي عُين في العقد وذلك بحسب التعليمات التي يصدرها المورد عند تسليم هذه الطائرة، وكذلك على المستأجر أن يتجنب الإفراط وسوء الاستعمال.

وعموماً فإن المستأجر يتحمل المسؤولية فيما يلحق بالطائرة المؤجرة فيما لو خالف طريقة الاستعمال المتفق عليها في العقد، سواء كانت هذه التعليمات صادرة من طرف المورد أو المؤجر نفسه، ورضي المستأجر اتباعها، أو لم تكن هناك طريقة استعمال متفق عليها، ففي مثل هذه الحالات إذا هلك الأصل المؤجر يتحمل المستأجر المسؤولية وهذا ما أكدته المادة (٤٠/أ) من قانون التأجير التمويلي السوري بقولها:

^{٩٧} - المرجع السابق، ص ١٩٧.

«أ - يلتزم المستأجر أن يولي المأجور العناية الواجبة وأن يستخدمه بطريقة معقولة ووفقاً لأحكام العقد وبما يتلاءم مع طبيعة المال المأجور ويتفق مع الأغراض التي أعدت له وكذلك صيانتته وإصلاحه وفقاً للتعليمات التي يسلمها إليه المؤجر بشأن الأصول الفنية الواجب مراعاتها سواء كانت بواسطة أو بواسطة المورد أو المقاول».

(ج) التزام المستأجر بصيانة الطائرة المؤجرة :

إتماماً لتنفيذ الالتزام بالمحافظة على الطائرة المؤجرة، ألزم المشرع في المادة السابقة المستأجر متابعة الطائرة المؤجرة بصورة دورية وذلك بغرض الوقوف على حالتها تجنباً لحدوث أعطال فيها، أو منعاً لتفاقم هذه الأعطال إذا بدأت.

ويقوم المستأجر بصيانة وإصلاح الطائرة المؤجرة موضوع العقد بما يتوافق مع الأغراض التي أعدته من أجلها، ووفقاً للتعليمات التي يسلمها إليه المؤجر أو المورد.

أما عن التزام المستأجر بالتأمين :

فإذا كان المستأجر يلتزم بالصيانة ويتحمل أعباءها، فإن عقد الإيجار التمويلي لا يفرض عليه التأمين على الطائرة المؤجرة ما لم يشترط المؤجر ذلك صراحة، وهو ما قرره المادة (٢٩/ب) بقولها:

«ب- للمؤجر أن يشترط على المستأجر التأمين على الأموال المؤجرة على نفقة المستأجر بما يكفل للمؤجر الحصول على القيمة الإيجارية عن باقي مدة العقد والتمن المحدد به».

وذلك رغبة في تعويض المؤجر في حالة الهلاك الكلي للطائرة، أو إصلاحها في حالة الهلاك الجزئي، حيث سيستخدم مبالغ التعويضات

المستحقة للمستأجر من شركة التأمين في ذلك، سواء كان الهلاك بخطأ المستأجر المستفيد أو بفعل سبب أجنبي، ومنه القوة القاهرة^{٩٨}.

والالتزام بالتأمين على المال المؤجر هو في الأصل التزام يقع على عاتق المؤجر، ولكن نظراً للدور الذي تلعبه إرادة الأطراف المتعاقدة في ترتيب آثار العقد، قد يتحول هذا الالتزام إلى عاتق المستأجر عن طريق اشتراط المؤجر ذلك^{٩٩}.

ح) التزام المستأجر برد الطائفة المؤجرة :

يلتزم المستأجر عند انتهاء عقد الإيجار التمويلي بإعادة الطائفة موضوع ذلك العقد إلى المؤجر (في حال عدم ورود بند يقضي بنقل ملكية الأصل المؤجر إلى المستأجر في نهاية مدة العقد)، وذلك لاعتبار هذا العقد من عقود المدة.

ويعتبر التزام المستأجر برد الطائفة المؤجرة هو أحد الخيارات الثلاثة المتاحة للمستأجر في نهاية مدة العقد، ويكون المستأجر ملزماً به في حالة عدم استعماله خيار الشراء المقرر له أو خيار تجديد العقد لمدة أخرى.

أما في حالة إفلاس المستأجر أو تصفية أمواله فإنه يلزم وكيل التقليلة أو المصفي برد الأموال المؤجرة كما يلتزم الورثة بهذا الرد في حالة وفاة المستأجر، وعموماً يعتبر المستأجر ملزماً برد الطائفة في نهاية الإيجار دون الحاجة إلى إنذار.

^{٩٨} - المرجع السابق، ص ٢٠٤.

^{٩٩} - ربيعة بن عزوز، مرجع سابق، ص ٣٧٨.

ثالثاً : التزامات طرفي العقد في صور إيجار سعة الطائرة :

فيلتزم المؤجر : بوضع سعة الطائرة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المحددين والمتفق عليهما في عقد الإيجار حتى يتمكن هذا الأخير من الانتفاع بهذه السعة المؤجرة بما خصصت له، ويجب أن تكون هذه الطائرة كاملة التجهيزات، بحيث تكون صالحة للملاحة الجوية وللقيام بتنفيذ التزام المؤجر في عقد الإيجار على الوجه المناسب، ولا يقتصر التزام المؤجر على الجوانب الفنية المتعلقة بتسيير الطائرة على نحو يضمن سلامة ما تتضمنه سعة الطائرة المستأجرة وإنما تمتد إلى الجوانب التجارية، وتتحدد هذه التعليمات على ضوء ما تم الاتفاق عليه بين المؤجر والمستأجر، بالتالي على المؤجر أن يقوم بعملياته النقل من مطار الشحن إلى مطار التفريغ المتفق عليه وعلى ذلك يجب على المؤجر في حال تعذر الوصول لمطار التفريغ المتفق عليه في العقد أن يتوجه إلى أقرب مطار إلى المطار المتفق عليه وليس أقرب مطار إلى مكان وجود الطائرة، ويتحمل المؤجر مصروفات هذا النقل، وفي حال لم يستخدم المستأجر كامل هذه السعة في عملية النقل في تأجير كامل سعة الطائرة، فعلى المؤجر الامتناع عن استغلال هذه السعة لصالح الغير^{١٠٠}.

بينما يلتزم المستأجر :

بالقيام بعملية الشحن والتفريغ والتي تتم تحت مسؤوليته وعلى نفقته، ويثير التزام المستأجر بالشحن والتفريغ إشكالات قانونية متعددة ، فقد

^{١٠٠} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ١٩٩.

يترتب على تراخي المستأجر في تنفيذ هذا الالتزام إضراراً بمصالح المؤجر بتعطيل للطائرة لأمد طويل يتجاوز ما هو مقدر له عادةً لإنجاز عملية الشحن والتفريغ.

عادة يتولى العقد تحديد المدد التي يتعين على المستأجر خلالها الانتهاء من عملية الشحن والتفريغ، نظراً لمصلحة المؤجر في تحديد النطاق الزمني لالتزام المستأجر على نحو دقيق.

ولم تنص القوانين الخاصة بالطيران على الحل في حال عدم الاتفاق على هذه المدد، لكن بالقياس على السفينة^{١٠١} في حال عدم النص على المدد ضمن العقد فيجب أن يتم تحديد هذه المدة بالعودة للعرف والذي قد يختلف من ميناء إلى آخر بل إنها قد تختلف ضمن الميناء الواحد على ضوء طراز السفينة وطبيعة الأشياء المنقولة وموضع شحنها في السفينة فالمشرع في القانون البحري في المادة ١٨٨ والمادة ١٨٩ ذهب إلى أن ابتداء مهلة انتظار السفينة ومدتها يتغيران بتغير عادات المكان إذا لم يحددهما الاتفاق.

ولا يدخل في حساب مهلة الانتظار إلا أيام العمل، ومهلة الانتظار اللاحقة، وتدخل في عداد أيام المهلة اللاحقة كل أيام العمل والعطل، إذا انقضت مهلة الانتظار اللاحقة المحددة في الاتفاق أو بموجب عادات المكان فللربان أن يطلب عن كل يوم إضافي تعويضاً يساوي قدر المبلغ اللازم عن كل يوم من أيام المهلة اللاحقة ونصف هذا القدر.

ويلزم المستأجر بدفع الأجرة المحدد مقدارها ومكان وزمان الوفاء بها باتفاق الطرفين، ويكون للمؤجر حبس البضائع إذا لم يستوف الأجرة كما مر معنا سابقاً.

^{١٠١} - المرجع السابق ص ٢٠٢.

الفرع الثاني

أحكام المسؤولية في صور إيجار الطائرة :

أولاً : أحكام المسؤولية لإيجار طائرة دون طاقم قيادة:

وتكون المسؤولية في صورة إيجار الطائرة بدون طاقم قيادة هي نفسها لصورة الإيجار التمويلي فالإيجار التمويلي هو تأجير لطائرة بدون طاقم قيادة، فالشركة المؤجرة لا تهتم إلا باستثمار أموالها ولا تتعرض للأمور الفنية والتجارية المتعلقة باستغلال الطائرة.

تنص المادة ٣٤ من قانون الطيران المدني (يعتبر مستأجر الطائرة مستثمراً لها في حالة الاستئجار دون طاقم قيادة أو بطاقم قيادة يخضع لأوامره، ويكون في هذه الحالة مسؤولاً عن الأخطاء أو الأضرار الناشئة عن فعل أي عضو من أعضاء الطاقم).

بالنسبة للمسؤولية التعاقدية فيما بين الطرفين المؤجر والمستأجر :

لا تنشأ الشبهة فيما يتعلق بإيجار الطائرة بدون طاقم قيادة حول تكييف العلاقة الناشئة بين المؤجر والمستأجر على أنها علاقة إيجارية، ويحكم المسؤولية فيما بين الطرفين المؤجر والمستأجر أحكام عقد الإيجار المتفق عليه، فإذا ما أخل المستأجر بالالتزامات التي فرضها عقد الإيجار بالمحافظة على الطائرة المؤجرة بصفة عامة فإنه يتحمل المسؤولية العقدية الناشئة عن الهلاك الجزئي للطائرة المؤجرة، وبالتالي يلتزم بإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل هذا الهلاك، وإجراء الإصلاحات اللازمة لإعادتها إلى حالتها

الأصلية^{١٠٢}، ذلك أن المؤجر يسعى دائماً إلى الاحتفاظ بملكية الطائرة المؤجرة كوسيلة للضمان ضد مخاطر إعسار أو إفلاس المستأجر، وبالتالي فإنه في حال هلاكها أو تلفها، فإن المستفيد يكون مسؤولاً عن هذا الهلاك أو التلف من ناحية، ويكون مسؤولاً عن إضعاف الضمان من ناحية أخرى.

ويبقى المستأجر ملزماً بجميع الالتزامات الأخرى التي ارتبط بها تجاه المؤجر بموجب عقد الإيجار، فلا يستطيع التوقف عن دفع بدلات الإيجار بسبب عدم استفادته من الطائرة موضوع العقد، ويجب على المستأجر ضمان عدم رجوع الغير على المؤجر فالمستأجر أثناء استغلاله للطائرة قد يقوم أحد دائنيه بالحجز الاحتياطي على الطائرة المؤجرة، كذلك الحال فيما يتعلق بحقوق الامتياز الجوي التي تسري على الطائرة المؤجرة التي يستغلها المستأجر.

ففي كل الفروض التي يتعرض فيها المؤجر للضرر بسبب رجوع الغير، يقع على عاتق المستأجر ضمانه له، لكن في هذه الحالة يجب أن يتعلق هذا الرجوع باستغلال الطائرة المستأجرة من قبل المستأجر لأنه مناط مسؤولية هذا الأخير، أما إذا كان رجوع الغير متعلقاً بسلوك صادر من المؤجر فلا يضمن المستأجر مثل هذا الرجوع.

أما بالنسبة للمسؤولية تجاه الغير :

بما أن الإدارة الملاحية والإدارة التجارية تنتقل للمستأجر وفقاً لهذه الصورة من الإيجار، ومن المعروف في القواعد العامة التي تحكم المسؤولية الناتجة عن فعل الأشياء، أن هذه الأخيرة تقع على عاتق

^{١٠٢} - المرجع السابق، ص ١٨٤.

حارس الشيء وقت حدوث الضرر بفعل الشيء والحراسة تعني السيطرة الفعلية لحساب الحارس لا لحساب غيره وقت وقوع الضرر بالتالي بما أن المؤجر في عقد الإيجار كانت له نية في نقل السلطة على الشيء لاستعماله من طرف المستأجر ولمصلحته، لذلك فإن الحراسة على هذه الطائرة المؤجرة تنتقل من المؤجر لمصلحة المستأجر، ويترتب على صورة الإيجار لطائرة بدون طاقم قيادة، أن هذا الطاقم الجديد سيكون من اختيار المستأجر وتحت رقابته وإشرافه ويكون مسؤولاً عن كافة التزامات هذا الطاقم وأخطائهم^{١٠٣} وهو وحده المسؤول عن الأخطاء أو الأضرار التي تصيب الغير والناشئة عن فعله أو فعل أي عضو من أعضاء طاقم القيادة والناشئة عن استغلال الطائرة المؤجرة، ويصبح المستأجر وحده مسؤولاً عن أي دين ينشأ عن استغلال الطائرة، فلا يجوز للغير الرجوع إلا إلى المستأجر مستغل الطائرة.

لكن المشرع في المادة ٣٦ من قانون الطيران المدني ذهب إلى تقرير المسؤولية التضامنية للمؤجر والمستأجر معاً ولو كان التأجير للطائرة بدون طاقم قيادة، وتبقى مسؤولية المؤجر التضامنية حتى يتم شهر عقد الإيجار وإعلام الغير بأن المستأجر وحده من يقوم باستثمار الطائرة.

ثانياً: أحكام المسؤولية لإيجار لطائرة مع طاقم قيادة:

بالنسبة للمسؤولية التعاقدية فيما بين الطرفين المؤجر والمستأجر: المؤجر في هذه الصورة يتولى الإدارة الملاحية للطائرة ويقوم بتسييرها من الناحية الفنية ويعطي أوامره لطاقمها، بالتالي فالمؤجر

^{١٠٣} - رضوان ابو زيد، مرجع سابق، ص ٥٩.

يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الأشياء أو الأشخاص الموجودة على الطائرة، إلا إذا أثبت أنه قام بتنفيذ التزامه كاملاً وأن الضرر لم ينشأ عن تقصير منه أو تقصير من تابعيه في تنفيذ الالتزام.

والمقصود بما تم ذكره هو مسؤولية المؤجر تجاه المستأجر أي خاص بالمسؤولية التعاقدية، ويكون أساس هذه المسؤولية الخطأ المفترض من جانب المؤجر أو تابعيه، إذ تترتب هذه المسؤولية بمجرد حدوث الضرر وارتباطه بتنفيذ عقد الإيجار، لذلك يجوز للمؤجر إقامة الدليل على عدم ارتكابه أي خطأ بإثبات تنفيذ كامل التزاماته وعدم نشوء الضرر نتيجة تقصيره أو تقصير تابعيه.

أحكام مسؤولية المستأجر : يكون المستأجر مسؤولاً في مواجهة المؤجر عن الضرر الذي يصيب الطائرة نتيجة سوء الاستغلال من المستأجر، كاستخدام وقود رديء أو أن يكون ناشئاً عن عيب في البضائع المنقولة مما أدى إلى الإضرار بالطائرة.

اما بالنسبة للمسؤولية تجاه الغير :

تنص المادة ٣٦ من قانون الطيران المدني (يبقى مالك الطائرة المؤجرة مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وطاقتي قيادتها عملاً بأحكام هذا القانون ، إلا أنه إذا كان المستأجر مستثمراً وفقاً لأحكام هذا القانون فيكون هو وحده مسؤولاً عن الالتزامات المشار إليها وذلك اعتباراً من تاريخ إشهار عقد الإيجار).

الأصل أن يكون مستثمر الطائرة وحده مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الغير والناشئة عن فعله أو فعل أي عضو من أعضاء طاقم القيادة لديه، أو عن أي دين ينشأ عن استغلال الطائرة، إلا أنه في هذه الصورة قد تختلط الأمور بالنسبة للغير الذي قد تبقى هوية المستثمر الحقيقي للطائرة غير واضحة بالنسبة له، فالمؤجر في هذه الصورة يبقى له الإشراف على الملاحة الجوية للطائرة والمستأجر يبقى هو المستغل للطائرة.

وهذا ما يدعو إلى تقرير مسؤولية مؤجر الطائرة إلى جوار مسؤولية المستأجر وإقامة نوع من التضامن بينهما ليكون أقرب إلى المنطق والعدالة^{١٠٤}، وهو ما دعا المشرع إلى إقرار هذه المسؤولية التضامنية للمؤجر والمستأجر تجاه الغير، الذي قد تصيبه الأضرار نتيجة الأخطاء الصادرة عن أي من المؤجر وطاقم القيادة الخاضع لإدارته أو من المستأجر نتيجة استغلاله للطائرة.

ثالثاً: أحكام المسؤولية في صورة إيجار سعة الطائرة :

بالنسبة لطرفي العقد المؤجر والمستأجر :

تنص المادة ٤٠ من قانون الطيران المدني (مؤجر سعة الطائرة مسؤول تجاه المستأجر عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب بالطائرة أو عن خطأ أعضاء طاقمها).

فالمؤجر في صورة التأجير لسعة الطائرة أو جزء منها هو من يقوم بإدارة الطائرة ملاحياً وتجارياً، ويكتفي المستأجر بالاستفادة واستغلال السعة المتفق عليها في الطائرة، بالتالي فالمؤجر مسؤول

^{١٠٤} - المرجع السابق ص ٥٩.

تجاه المستأجر عما قد يصيبه من أضرار بفعله أو بفعل أي فرد من طاقم الطائرة الذي يخضع لأوامره.

أما بالنسبة للمسؤولية تجاه الغير :

إن المؤجر في هذه الصورة يكون مستثمراً للطائرة تجاه الغير بحسب المادة ٣٩ من قانون الطيران المدني السوري (مع مراعاة أحكام المادة ١٣٦ من هذا القانون يجوز لمؤجر سعة الطائرة في حالة نقل أشخاص أو بضائع في الطائرة المؤجرة أن يحتفظ لنفسه بحق إصدار وثائق النقل باسمه) ، فيعتبر المؤجر في مثل هذه الحالة ناقلاً جوياً ومستثمراً للطائرة تجاه الغير.

بالتالي يكون مؤجر الطائرة وحده مسؤولاً عن الأخطاء أو الأضرار التي تصيب الغير والناشئة عن فعله أو فعل أي عضو من أعضاء طاقم القيادة والناجمة عن استغلال الطائرة المؤجرة ، أو عن أي دين ينشأ عن استغلال الطائرة.

الفرع الثالث

انتهاء عقد إيجار الطائرة :

أولاً : الانتهاء الطبيعي لعقد إيجار الطائرة :

لما كان عقد إيجار الطائرة من عقود المدة ، فإنه ينقضي بانتهاء هذه المدة المتفق عليها والمحددة في العقد ، أو بانتهاء الرحلة أو الرحلات أو العمل الجوي المتفق عليه بعقد الإيجار ، وهي النهاية الطبيعية لعقود المدة.

لكن يوجد في صورة الإيجار التمويلي للطائرة خيار للمستأجر المستفيد ، فعند نهاية مدته يصار إلى أعمال الشروط المتفق عليها من

قبل أطرافه في العقد وخيارات المستفيد المستأجر هي^{١٠٥}:

أ - خيار شراء الطائفة المؤجرة:

وبمقتضى هذا الخيار يجوز للمستأجر عند نهاية مدة عقد الإيجار التمويلى للطائفة أن يعلن للمؤجر عن رغبته فى شرائها كلها على أن يتم الشراء وفقاً للشروط المتفق عليها فى العقد من حيث الثمن والموعء الذى يجب فيه على المستأجر أن يعلن فيه عن رغبته بالشراء، ويجب على المؤجر أن يبادر إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا الالتزام وإلا عد مخالاً بالتزامه ويتحمل مسؤولية ذلك، مع عدم الإخلال بحق المستأجر بمطالبته بالتنفيذ العيني والتعويض.

أما فى الحالة التى لا يتضمن فيها العقد وعداً بالبيع فإننا لا نكون أمام عقد إيجار تمويلى وإنما نكون أمام عقد إيجار عاى.

ويقوم خيار المستأجر لشراء الطائفة المؤجرة على وعد بالبيع من جانب واحد وهو المؤجر الذى يعطى المستأجر إمكانية الحصول على الطائفة المؤجرة.

ب- تجديد عقد الإيجار التمويلى:

إذا استعمل المستأجر هذا الخيار، استمرت حيازته للطائفة المؤجرة والانتفاع بها وغالباً ما ينص العقد الأساسى على الشروط التى يتم على أساسها تجديد العقد إذا أعلن المستأجر رغبته فى ذلك، ولا سيما فيما يتعلق ببذل الإيجار.

وإذا لم يرغب المستأجر بشراء الطائفة المؤجرة ولا بتجديد العقد، فله أن يستعمل الخيار الثالث وهو:

ج- رد الطائفة المؤجرة:

قد يرى المستأجر أنه من الأفضل له عند نهاية مدة الإيجار أن يرد الطائفة التى فى حيازته إلى الشركة المؤجرة، وعندئذ تنتهى العلاقة التأجيرىة التى كانت تربط طرفى العقد.

^{١٠٥} - صخر أحمد الخصاونة، مرجع سابق، ص ٢٣٤.

ثانياً: النهاية غير الطبيعية لعقد الإيجار التمويلي:

من جانب آخر من الممكن أن ينتهي عقد الإيجار نتيجة هلاك محل العقد هلاكاً كلياً أو طلب فسخ العقد من أحد أطرافه.

١- فسخ عقد الإيجار :

أياً كانت الطبيعة القانونية لعقد إيجار الطائرة، فإن الصفة القانونية لهذا العقد تعد من ضمن العقود الملزمة للجانبين، وبالتالي يستطيع أي من الطرفين طلب فسخ العقد بسبب إخلال المتعاقد معه بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد.

وطبقاً للقواعد العامة، قد يكون الفسخ اتفاقياً (أي يتم باتفاق الطرفين) ويسمى التقييل^{١٠٦} ويكون باتفاق الطرفين المتعاقدين على إنهاء الإيجار قبل انتهاء المدة المحددة، ولا شك في جواز ذلك لأنه كما استطاعا باتفاقهما ترتيب الالتزامات فيجوز لهما باتفاقهما التحلل من هذه الالتزامات^{١٠٧}، أو قضائياً (أي بحكم القضاء)، وأخيراً يتم الفسخ بقوة القانون ويسمى في هذه الحالة انفساخاً.

- فسخ عقد إيجار الطائرة بناء على طلب المؤجر:

يستطيع المؤجر أن يطالب بفسخ عقد إيجار الطائرة في حال عجز المستأجر عن الوفاء بالتزاماته التعاقدية التي يربتها عقد الإيجار، أو في حال أنقص المستأجر المستفيد إحدى الضمانات المقدمة، وبذلك إذا لم يقم المستأجر بالوفاء بأقساط الأجرة يحق للمؤجر إما أن يطالب بالتنفيذ العيني وإما بفسخ العقد^{١٠٨} بالإضافة إلى طلب التعويض إذا

^{١٠٦} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٧٥١.

^{١٠٧} - صخر أحمد الخصاونة، مرجع سابق، ص ٢٣٥.

^{١٠٨} - المرجع السابق، ص ٢٤٢.

أصابه ضرر نتيجة عدم التنفيذ، وهكذا يعتبر العقد مفسوخاً بسبب الإخلال بهذا الالتزام التعاقدي.

ولكن في عقود الإيجار التمويلي للطائرة فالمؤجر إعمال الشرط الفاسخ الصريح في حالات محددة بالرغم من انتفاء الخطأ العقدي في حق المستأجر المستفيد، وتتمثل هذه الحالات في إنقاص الضمانات العينية أو الشخصية أو شهر إفلاس المستأجر المستفيد أو وفاته أو الحجز عليه أو اعتزاله النشاط. فقد نصت المادة (٥٢) من المرسوم التشريعي رقم /٨٨/ لعام ٢٠١٠ الخاص بالتأجير التمويلي على أنه:

«في حال إشهار إفلاس المستأجر لا تدخل الأموال المؤجرة في أموال التفليسة ولا في الضمان العام للدائنين على أنه يجوز لوكيل التفليسة أن يخطر المؤجر بكتاب مسجل خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الحكم بإشهار الإفلاس برغبته في استمرار العقد قائماً والتزامه بأداء القيمة الإيجارية في مواعيدها».

يستفاد من نص المادة السالفة الذكر بأن الشرط الفاسخ لا يرتب أثره ما لم يقر وكيل التفليسة بالفسخ، إذ قد يصر الأخير على الاستمرار في عقد الإيجار التمويلي، ويلتزم بأداء القيمة الإيجارية في مواعيدها.

وبذلك يكون استمرار وكيل التفليسة في تنفيذ العقد رغم إفلاس المستأجر أو إعساره بمثابة تنازل عن عقد الإيجار التمويلي من طرف المستأجر إلى المتنازل له (وكيل التفليسة)، وبالتالي يكون المتنازل له ضامناً للمتنازل، ويلتزم بتنفيذ بنود عقد الإيجار التمويلي والالتزامات المترتبة عليه، ولا سيما الالتزام بدفع الأجرة.

ويبدو أن استمرارية العقد هذه قد تكون منصفة للمستأجر

وخصوصاً إذا حصل الإفلاس لأسباب خارجة عن إرادته ،هذا فضلاً عن أن الانهيار المفاجئ لنشاط المفلس من شأنه أن يضر بمصالح الدائنين.

- فسخ عقد الإيجار بناء على طلب المستأجر:

إن فسخ عقد الإيجار بناء على طلب المستأجر يتقرر له تطبيقاً للقواعد العامة (أي في حال إخلال المؤجر بالتزاماته التعاقدية) وعليه يستطيع المستأجر الاستناد إلى هذه القواعد لطلب فسخ العقد الملزم للجانبين بسبب إخلال المتعاقد الآخر بتنفيذ التزاماته التعاقدية، ويتمثل إخلال المؤجر بالتزاماته التعاقدية كحالة إخلاله بتنفيذ التزامه بتسليم الطائفة المؤجرة إلى المستأجر.

وتطبيقاً للقواعد العامة التي تقضي أن المدين لا يلتزم بالتعويض إذا لم يكن عدم تنفيذ الالتزام راجعاً إلى خطأ منه ،وإن أدى إلى فسخ العقد.

ففي الإيجار التمويلي للطائفة نجد أنه في حالة مسؤولية المورد عن الإخلال بتنفيذ التزاماته بالتسليم لا يقع على عاتق المؤجر أي التزام بتعويض المستأجر عن الأضرار التي قد تلحق به، وإن ترتب على ذلك فسخ العقد^{١٠٩}.

وأخيراً يمكن الإشارة إلى إمكانية إثارة مسؤولية المؤجر عن إخلاله بالتزامه بنقل ملكية الطائفة المؤجرة إلى المستأجر المستفيد في الفروض التي يتحقق فيها نقل الملكية تنفيذاً للوعد بالبيع الملزم لجانب واحد، أي في حالة ما إذ أخل المؤجر بتنفيذ الوعد بالبيع.

^{١٠٩} - هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص ٤٦٧.

٢- آثار فسخ عقد الإيجار التمويلي:

لم ينظم القانون الخاص فيما يتعلق بإيجار الطائرات ولا قانون الإيجار التمويلي الآثار القانونية المترتبة على فسخ عقد الإيجار، مما يقتضي هنا تطبيق القواعد العامة التي تحكم فسخ العقود بوجه عام.

وبما أن الفسخ بخلاف الإبطال والإلغاء ليس له مفعول رجعي، فلا ينتج مفعوله إلا من تاريخه أي أن الفسخ له أثر مستقبلي وفقاً لما تقتضي به القواعد العامة، فإنه بعد أن يتحقق فسخ عقد الإيجار يقتضي ترتيب كافة النتائج القانونية المتأتية من ذلك. وتتمثل آثار الفسخ باسترداد المؤجر الطائرة المؤجرة، فالمؤجر هو المالك الشرعي للطائرة المؤجرة، بالتالي فسخ الإيجار يؤدي إلى اعتبار احتفاظ المستأجر بحيازة هذه الطائرة يشكل تعدياً على الملكية وحقوق المؤجر، كما يبرر تدخل القضاء المستعجل لإلزامه بإعادتها وإزالة هذا التعدي.

٣- انفساخ عقد الإيجار (الفسخ بقوة القانون):

قد يكون إلغاء عقد الإيجار بقوة القانون مثل سائر العقود وهو ما يسمى بالانفساخ، وبذلك تزول الرابطة القانونية التي تربط بين المؤجر والمستأجر.

وعموماً فإن هذا العقد ينفسخ بسبب انتفاء محله أو الهلاك الكلي للطائرة المؤجرة، سواء كان هذا الهلاك مادياً كالحريق أو الغرق أو صاعقة أو غير ذلك.

والهلاك الكلي يؤدي إلى انفساخ العقد بصرف النظر عن سببه وينفسخ العقد بقوة القانون من وقت هلاك الطائرة المؤجرة، ودون

حاجة إلى صدور حكم بذلك^{١١٠}، وإذا اقتضى الأمر أن يلجأ أحد الطرفين إلى القضاء ليستصدر حكماً في هذا الشأن، فإن الحكم يكون كاشفاً للانفساخ وليس منشئاً له، وبذلك تتفق القواعد العامة للإيجار مع عقد الإيجار التمويلي للطائرة، وهذا ما قرره المادة (٤٣) من قانون التأجير التمويلي بقولها: «ينتهي العقد بانتهاء مدته أو باتفاق أطرافه أو بانتفاء محله».

أما الهلاك الجزئي للطائرة المؤجرة، فإنه لا يؤدي إلى فسخ العقد بقوة القانون، لأنه ليس من شأنه أن يعدم موضوع الإيجار، ولكنه يدخل في نطاق التزام المستأجر بحفظ هذا الطائرة وصيانتها وإصلاحها.

إن بحث موضوع ملكية الطائرة وما يثيره نقل هذه الملكية واستغلالها في المجال الجوي من مشاكل قانونية يشكل جوهر الحقوق العينية التي ترد على الطائرة، ويصنف موضوع ملكية الطائرة من الحقوق العينية الأصلية، بالتالي فإنه من المهم لاستكمال موضوع هذه الحقوق البحث في القسم الثاني والمتعلق بالحقوق العينية التبعية، والتي لا تقل دراستها أهمية عن دراسة موضوع ملكية الطائرة، وتشمل الحقوق العينية التبعية مواضيع هامة منها موضوع رهن الطائرة وحقوق الامتياز التي ترد عليها، بالإضافة لموضوع الحجز على الطائرة.

^{١١٠} - ربيعة بن عزوز، مرجع سابق، ص ٤٦١.

الفصل الثاني

الحقوق العينية التبعية

إن دائن مالك الطائرة وفي سبيل استيفاء حقه من مدينه يمكن أن يواجه مشكلتين إحداهما عندما يكون هذا المدين معسراً (أي لا تكفى أمواله للوفاء بديونه) ولا يجد الدائن وسيلة لاستيفاء حقه سوى الدخول في قسمة الغرماء مع باقي الدائنين وعليه فقد لا يحصل على كامل حقه بل على جزء منه، والأخرى حق المدين أو حريته في التصرف في طائرته فلا يستطيع الدائن الحجز عليها لاستيفاء حقه منها إلا في حالات خاصة.

وهو ما حاولت الاتفاقيات الدولية تنظيمه، فنظمت مسائل الرهن وحقوق الامتياز والبيع الجبري التي ترد على الطائرة بموجب اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨، وأفرد للحجز الاحتياطي على الطائرة اتفاقية دولية خاصة ألا وهي اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ والمتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز على الطائرة.

وللبحث في هذه المسائل سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

- ونتعرض لموضوع الأفضلية فيما يتعلق بتزامم الدائنين على التنفيذ على الطائرة، فننتحدث عن الرهن وحقوق الامتياز على الطائرة أولاً.
- ثم نتحدث عن موضوع مهم فيما يتعلق بالطائرة خصوصاً في المجال الدولي وهو الحجز على الطائرة.

المبحث الاول

الرهن والامتياز الوارد على الطائرة

لا ينشأ الرهن على الطائرة أو حق الامتياز إلا إذا وجدت مديونية، ثم يأتي دور هذه الحقوق تأكيداً وتطميناً للدائن على مديونيته وحصوله على حقه في تاريخ استحقاقه، مميّزاً عن غيره من الدائنين العاديين وذلك خروجاً على قاعدة المساواة بينهم، فلا يدخل الراهن أو صاحب حق الامتياز مع بقية الدائنين قسمة الغرماء، إذ يحصل على حقه بدايةً من ثمن بيع الطائرة^{١١}.

والرهن وحقوق الامتياز من الحقوق العينية التبعية التي تخول الدائن سلطة مباشرة في التنفيذ على الطائرة لاستيفاء حقه، وللبحث في هذه الحقوق نتعرض لموضوع الرهن على الطائرة بمطلب أول، ثم نبحث بموضوع حقوق الامتياز الواردة على الطائرة بمطلب ثان.

المطلب الاول

الرهن الوارد على الطائرة

لا شك أن الاستغلال الجوي بنفقاته الباهظة يجعل مالك الطائرة في حاجة ضرورية ودائمة للانتمان، وقد أدت هذه الحاجة إلى اللجوء لنظام الرهن الجوي، فالرهن وسيلة هامة من وسائل الحصول على انتمان في حقل الاستغلال الجوي، فالبنوك لا تقدم على إقراض

^{١١} - عبد الرزاق السنهوري، التأمينات الشخصية والعينية، دار احياء التراث العربي، عام ١٩٦٤، ص ٢٦٢.

رجال الأعمال مبالغ كبيرة تمكنهم من القيام بمشروعاتهم إلا بعد الحصول على ضمانات تكفل بها سداد المبالغ المقرضة^{١١٢}.

ولما كانت الطائرة من المنقولات فهي تخضع لقواعد رهن المنقول وهذه القواعد تفوت على شركات الطيران فرصة الحصول على ائتمان عن طريق رهنها، لأن المنقولات يسري عليها نظام الرهن الحيازي بما يقتضي من انتقال الحيازة إلى الدائن المرتهن، وإذ ما نقلت شركات الطيران حيازة طائراتها إلى البنوك المقرضة تعذر بل استحال استغلال الطائرات وفات الغرض من الائتمان^{١١٣}.

أما نظام الرهن الرسمي فيمكن المدين الراهن من إبقاء المال المرهون في حيازته، والرهن التأميني هو رهن يقع على العقارات، فالمشرع جعل التأمين حقاً عينياً ينشأ على العقارات ليضمن الوفاء بالالتزام، والمشرع خصه بالعقارات من دون الأموال المنقولة بشكل عام لأن كل عقار أفردت له صفحة خاصة لدى دائرة السجل العقاري، تدون فيها الحقوق والالتزامات المترتبة عليه والرهن التأميني في التشريع السوري لا يرد سوى على العقارات إلا ما استثنى بنص خاص.

اتفاقية جنيف الدولية لعام ١٩٤٨ ذهبت إلى اعتبار أن الرهن الذي يرد على الطائرة يجب أن يكون رهنأ رسمياً وهو ما نصت عليه بصريح العبارة في مادتها الأولى وأكدت على ضرورة اعتراف الدول المتعاقدة **بالرهن الرسمي**، ورهن الغاروقة الذي يرد على

^{١١٢} - ثروت أنيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٧٥.

^{١١٣} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٥٤.

الطائرة، وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق الاتفاق ضماناً للوفاء بدين.

والرهن الرسمي يعتبر من أهم التأمينات العينية، وبمقتضاه يثقل هذا الحق العين المرهونة دون أن يتجرد المدين الراهن من حيازته، أما عن رهن الغاروقة، فهو نظام يعرفه القانون الأنجلو-أمريكي، ويقترب إلى ما كان يعرفه الرومان، وبمقتضى هذه الوسيلة من وسائل الائتمان يوافق المدين الراهن على نقل ملكية العين المرهونة إلى الدائن المرتهن مقابل ما حصل عليه من قرض، على أن يكون من حق المدين الراهن شراء الشيء المرهون متى أوفى الدائن المرتهن بكل ما عليه^{١١٤}.

وفضلاً عن الرهن الرسمي ورهن الغاروقة يتضمن النص حماية كل حق مشابه لهما يقر اتفاقاً على الطائرة ضماناً للوفاء بدين، وتحيل الاتفاقية هذا الشأن إلى القوانين الوطنية للدول والتي قد تحتوي أنظمتها على العديد من وسائل الائتمان هذه.

وبالنظر لقانون الطيران المدني السوري باعتباره قانوناً خاصاً فيما يتعلق بالطائرات لم تتضمن مواده أي قواعد خاصة بالرهن على الطائرات، وهذا ما يتنافى مع ما يطلبه إخضاع الطائرة لقواعد خاصة بها تتناسب مع أهميتها كمرفق اقتصادي هام :

- فبالقياس على السفينة بما أنها منقول ذو طبيعة خاصة كالطائرة فالمشرع في القانون البحري أخضع السفينة لقواعد الرهن

^{١١٤} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٧٨.

الرسمي لأنها كالعقارات ،لا تكتسب الحقوق عليها إلا من خلال القيد في الصفحة الخاصة بها^{١١٥}.

وإن قمنا بالقياس على السفينة إلا أن نظام الرهن الرسمي الذي يرد على السفينة لا يتناسب تامة للتطبيق على الطائرات^{١١٦}، فإذا ما نظرنا إلى الرهن الواقع على السفن ،فالسفينة لا تمثل قيمة مالية ضخمة فحسب، بل أيضاً قيمة تتمتع الى حد كبير بصفة الدوام فكثيراً ما تبنى السفن لتعيش ٥٠ عاماً أو يزيد أما بالنسبة للطائرات فعمرها قصير نسبياً وهي بحاجة إلى تجديد محركاتها في فترات متقاربة، ثم إنها إذا سقطت في حادث فغالباً ما تتهشم وتشتعل فيها النيران ولا يبقى منها سوى حطام لذلك تتردد البنوك في الإقراض بضمان طائرة واحدة فإذا ما هلكت هذه الطائرة زال محل الرهن وأصبح الضمان عديم الجدوى

- كما أنه من شأن اخضاع الطائرة لنظام الرهن الحيازي أن يعطلها عن تحقيق الغاية التي أنشئ من أجلها الرهن.
- كما أن سكوت المشرع عن تنظيم رهن الطائرات ،وإحالاته إلى القواعد العامة في القانون المدني يتنافى ومقتضيات عنصر الملاءمة في القاعدة القانونية إذ يجب في القاعدة أن تناسب مع الظروف التي توضع من أجلها، وأن توازن بين المصالح المتعارضة بما لا يتنافى والعدالة وما يحقق الصالح العام^{١١٧}.

وفي غياب القواعد الخاصة في التشريع السوري، سيتم البحث وفق بنود الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة التي أوردت قواعد خاصة

^{١١٥} - هشام فرعون ،القانون التجاري البحري ،منشورات جامعة حلب ،عام ١٩٨٥ ص٥٣.

^{١١٦} - ثروت اسويوط انيس، مرجع سابق، ص٧٦.

^{١١٧} - المرجع السابق، ص٧٥.

بالرهن الواقع على الطائرة، وذلك باعتبار الرهن الواقع على الطائرات رهناً رسمياً^{١١٨}.

أوردت الاتفاقية عبارة كل حق مشابه لتشمل الرهن الواقع على الطائرات في كل الدول المتعاقدة بصرف النظر عن التسمية التي تطلق على الرهن في هذه الدول، فالأهمية بكون هذا الحق ينشأ على الطائرة ويكون باتفاق الطرفين هي ضمان الوفاء بدين.

ولدراسة الرهن الوارد على الطائرات يجب البحث في :

أولاً : إنشاء عقد الرهن على الطائرة.

ثانياً : آثار الرهن على الطائرة وانقضائه.

^{١١٨} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٢٦٥.

الفرع الاول

إنشاء عقد الرهن

يتم رهن الطائرة بمقتضى عقد ،ولا يجوز أن ينشأ هذا العقد إلا بالاتفاق ،فهو عقد يتم بين شخصين المدين الراهن مالك الطائرة والدائن المرتهن .

ولا يختلف هذا العقد عن غيره من العقود ،فيجب أن يتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة للعقود من رضا الطرفين وأهلية لإتمام العقد ومحل وسبب.

وهو أيضاً من العقود الشكلية التي يلزم لصحتها إتباع شكل مخصوص يعينه القانون ،وسوف نقتصر في دراستنا على عقد رهن الطائرة بالسمات الخاصة التي يتميز بها عقد الرهن الجوي عن غيره من العقود بوجه عام.

أولاً : الشروط الموضوعية

فيما يتعلق بالشروط الموضوعية لعقد رهن الطائرة لا بد من أن تتوافر فيه أركان العقد من أهلية ورضا وسبب ومحل ،ونتعرض لموضوع محل عقد الرهن ونترك باقي الشروط الموضوعية للأحكام العامة في العقود :

محل عقد رهن الطائرة :

محل عقد الرهن هو الطائرة بذاتها^{١١٩} وينصرف مدلول الطائرة وفقاً للمادة السادسة عشرة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ إلى هيكلها وإلى

^{١١٩} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٢.

المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل الأجزاء المخصصة لخدمة الطائرة سواء كانت مثبتة بها أو فصلت عنها مؤقتاً.

ولا يقتصر الرهن الرسمي على هيكل الطائرة فحسب، بل يشمل ملحقات الطائرة^{١٢٠}، والتي تتكون من كل الأجهزة والمعدات اللازمة والضرورية لاستغلال الطائرة وطيرانها، وتعتبر هذه التجهيزات من ملحقات الطائرة دون حاجة للنص عليها صراحةً في عقد الرهن على أنه يجوز الاتفاق على استبعاد رهن جزء من الطائرة.

وتخضع الطائرة لقواعد الرهن الرسمي بصرف النظر عن الغرض الذي خصت من أجله، سواء كانت الطائرة مخصصة للاستغلال التجاري أو للنزهة أو للاكتشافات العلمية، يستثنى من ذلك الطائرات العسكرية أو الجمركية^{١٢١}.

والرهن الرسمي إذا قيد بشكل صحيح في سجل الطائرة، فإنه يبقى قائماً ما دام للطائرة وجود مادي، فمن خصائص الحق العيني أنه سلطة مباشرة لشخص على شيء، يبقى قائماً ما بقي هذا الشيء ولذلك فإن الرهن الرسمي يبقى قائماً على الطائرة^{١٢٢}، ولو أصيبت بحادث جعلها غير صالحة للملاحة والاستثمار الجوي، وفي ذلك تقوية للضمان، كذلك الحال فالحطام قد يكون ذا قيمة مادية (وإن كان من النادر في مجال الطائرات كما في حالة السفن، بسبب الحوادث الجوية التي لا تبقى شيئاً من الطائرة).

^{١٢٠} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٧٩.

^{١٢١} - مادة (١٣) من اتفاقية جنيف ١٩٤٨ (لا تسري احكام هذه الاتفاقية على الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية).

^{١٢٢} - هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٥٤.

ولا يشمل الرهن الرسمي أجرة الطائرة المستحقة مقابل نقل أشخاص أو بضائع لأنها لا تعتبر من ملحقات الطائرة ولا الإعانات المالية التي تعطيها الدولة لمالك الطائرة^{١٢٣}، وهو ما أكد عليه المشرع المصري^{١٢٤}، لا يشمل رهن الطائرة الأجرة المستحقة لمستغل الطائرة وهي المبالغ الإجمالية المستحقة للمجهز نظير قيامه بنقل البضائع أو الأشخاص أو مقابل تأجيرها بذاتها، كذلك المساعدات والإعانات التي تمنحها الدولة لأصحاب الأسطول الجوي، وذلك لرغبة المشرع في تقوية هذا الأسطول، فهي مبالغ تخرج عن الرهن.

كما أخرج المشرع المصري المبالغ التي يتلقاها المالك من الغير كتعويض نتيجة ضرر أصاب الطائرة والمبالغ التي تتعلق بالإنقاذ من محل الرهن الرسمي :

- التعويضات التي يستحقها مالك الطائرة المرهونة عن الأضرار المادية التي لحقت بالطائرة ولم يتم إصلاحها.
- المكافآت والمساعدات الناتجة عن الإنقاذ والتي يستحقها مالك الطائرة نظير مساهمته في عمليات الإنقاذ للطائرات أو أجهزة الطائرات.
- كذلك الحال مبالغ التأمين^{١٢٥}، فلا يشمل محل الرهن مبالغ التأمين المستحقة للمالك نظير هلاك الطائرة أو ما يصيبها من أضرار.

^{١٢٣}- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ١٨٧.

^{١٢٤}- سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨١.

^{١٢٥}- على العكس مما جاء في المشرع السوري في القواعد العامة في القانون المدني فنصت المادة ٧٣٦ (إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً برهن، أو تأمين، أو غير ذلك من التأمينات العينية، انتقلت هذه الحقوق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين).

على أن ذلك الامر ليس من النظام العام ،فلا يمنع أن يتفق على أن يشمل محل الرهن بالإضافة الى الطائرة وملحقاتها مبالغ التأمين.

لكن يثور التساؤل هل يجوز أن يشمل الرهن الرسمي قطع غيار الطائرة المخزنة !!؟؟

يقصد بقطع الغيار التي يشملها الرهن على الطائرة بموجب الفقرة الرابعة من المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ ، الأشياء المكونة لهيكل الطائرة أو لأي جزء من أجزائها ،بما في ذلك محركاتها وما هو مركب عليها أو موجود من اثاث وأدوات ومعدات وأجهزة والآت، وبوجه عام يشمل هذا المصطلح جميع الأجزاء التي يحتفظ بها المالك لغرض استبدالها بغيرها من الأجزاء التي تتكون منها الطائرة أياً كانت قيمتها أو أهميتها.

ذهب المشرع الدولي في اتفاقية جنيف إلى إجازة شمول الرهن لقطع الغيار العائدة لمالك الطائرة المرهونة والخاصة بطرازها ،فنص بالمادة العاشرة (لو أن حقاً مما جاء ذكره في المادة الأولى كان قد نشأ ضماناً لمداينة ثم قيد على الطائرة قيداً صحيحاً ،امتد وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها إلى قطع الغيار المخزنة في مكان أو عدة أماكن معينة ،وتعترف جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد).

ويشترط لشمول قطع الغيار ضمن الرهن الرسمي على الطائرة :

- أن تكون قطع الغيار التي يشملها الرهن من القطع التي تستخدم لهذا النوع من الطائرات وأن تكون مملوكة لمالك الطائرة المرهونة.

- أن تبقى قطع الغيار المذكورة متحفظةً عليها في تلك الأماكن المعينة.

- وأن ينشر عنها بطريقة الإعلان في نفس المكان ليحاط الغير علماً صحيحاً بطبيعة ونطاق الحق الذي يثقل هذه القطع وليبين السجل الذي تم قيده فيه مع بيان عنوان صاحبه.

والحكمة من تقرير شمول الرهن الرسمي لقطع الغيار المخزنة بالإضافة للطائرة وملحقاتها هي تشجيع قام به المشرع لزيادة الائتمان الذي يستطيع مالك الطائرة الحصول عليه^{١٢٦}.

رهن الطائرة تحت التصنيع :

الأصل أن الطائرة في طور التصنيع لا يصدق عليها وصف طائرة بالمعنى المطلوب، فلا تنطبق عليها صفات الطائرة الواردة في تعريف الطائرات كما أنها لا تملك سجلاً خاصاً بها، إلا أنها لحظة اكتمال انتهاء صنعها، وثبوت تخصيصها للملاحة الجوية وصلاحياتها للملاحة الجوية، منذ هذه اللحظة يمكن أن تعتبر طائرة بالمعنى الذي تطلبه الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة وأن تكون محلاً للعمليات والتصرفات القانونية.

وترتيباً على ذلك لا تطبق قواعد القانون الجوي الخاصة على الطائرة التي لازالت في طور التصنيع، بالتالي عدم خضوع رهن الطائرة خلال فترة تصنيعها إلى أحكام الرهن الرسمي، وتخضع فيما يتعلق برهنها في هذه الفترة للقواعد العامة برهن المنقول رهنأً حيازياً.

^{١٢٦} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨٣.

ورهن الطائرة في فترة التصنيع لا يعتبر رهناً لمال مستقبل لأن الرهن في مثل هذه الفترة إذا وقع من جانب القائم بصناعة الطائرة فإنه يقوم على ما تم تصنيعه من أجزاء الطائرة ولا يشمل الطائرة بحسب ما تؤول إليه^{١٢٧}.

ويتقرر رهن الطائرة تحت التصنيع على ضوء صورة هذا التصنيع : ففي حالة التصنيع المباشر لا شك في ملكية طالب التصنيع للطائرة أما في صورة التصنيع الجزئي للطائرة فقد رأينا من قبل أن الطائرة تظل حسب الأصل مملوكة للصانع ، ويترتب على ذلك أن لصانع الطائرة رهنها.

كذلك الحال بالنسبة لطالب تصنيع الطائرة في حال ما إذا أنفق على نقل ملكية ما يتم صنعه من الطائرة في مقابل ما يدفعه من أقساط كما سبق ذكره فيما يتعلق بعقد تصنيع الطائرة ، فإن الرهن في هذه الحالة يقع على أجزاء الطائرة التي نقلت ملكيتها لطالب التصنيع.

تعيين محل الرهن :

يجب أن يكون محل الرهن معيناً تعييناً كاملاً وإلا بطل عقد الرهن ويقتضي هذا التعيين الوصف الكافي للطائرة وملحقاتها وما يشملها الرهن من مبالغ أخرى يمكن الاتفاق عليها كما في حالة الاتفاق على رهن مبلغ التأمين أو جزء منه.

كذلك الحال بالنسبة إلى قطع غيار الطائرة ، يجب وضع بيان تفصيلي ووصف تام عن جميع قطع الغيار محل الرهن وإلا كان باطلاً ، لأنه في الحال التي يشمل فيها الرهن قطع الغيار يتعين أن يتضمن السند

^{١٢٧} - هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٥٥.

بياناً بمفردات هذه القطع ،ويجب أيضاً أن يتم ذكر هذه القطع التي شملها الرهن في سجل قيد الرهن مع ذكر اسم الدائن المرتهن ،وأن يحدد في العقد المكان أو الأماكن التي تخزن فيها^{١٢٨} ،ويجب وضع لافتات واضحة على المخازن التي تحفظ فيها قطع الغيار تدل بشكل واضح بتقرير الرهن على هذه المنقولات.

والعلة من وجود مثل هذه اللافتات أنه في حال غيابها عن المخازن الموجود فيها قطع الغيار تفلت هذه القطع والأجزاء من الرهن الرسمي ويمكن تمسك حائزها بحسن نية بقاعدة (الحياسة في المنقول سند الحائز).

تحديد الدين المضمون وفوائده :

تطبق القواعد العامة فيما يتعلق بالدين المضمون بالرهن من حيث ضرورة تحديد مقداره وما يستحق عليه من فوائد وسعرها وتاريخ استحقاقها.

ويمكن أن يترتب الرهن ضماناً لدين معلق على شرط أو دين مستقبل أو دين احتمالي أو لاعتماد مفتوح أو لفتح حساب جار ،على أن يتحدد في عقد الرهن مبلغ الدين المضمون أو الحد الأقصى الذي ينتهي إليه^{١٢٩}.

أما بالنسبة للأولوية فيما يتعلق بفوائد الدين المضمون فنصت الاتفاقية في مادتها الخامسة على أن أولوية هذه الفوائد لا تمتد إلا إلى

^{١٢٨} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨٤.

^{١٢٩} - المرجع السابق، ص ٨٥.

تلك التي تكون قد استحققت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء إجراءات التنفيذ وفي خلال هذه الإجراءات.

ومقضى ذلك أنه في الحالة التي يكون فيها الدين المضمون منتج للفوائد، فإن هذه الفوائد لا تدخل ضمن الامتياز في التنفيذ على الطائرة إلا خلال السنوات الثلاثة السابقة لبداية اتخاذ إجراءات التنفيذ وتلك التي استمرت خلال فترة الإجراءات، والحكمة التي توخاها المشرع الدولي من ذلك تشجيع رؤوس الأموال على إقراض مجهزي الطائرات لحاجتهم غالباً إلى الائتمان، لاسيما أن الطائرات تتعرض لمخاطر الجو، وبالتالي تتعرض معها حقوق الدائنين لخطر الضياع.

أما بالنسبة لتحديد مدة ثلاث سنوات فذلك كي لا تستغرق الفوائد مبلغ التنفيذ على الطائرة أو معظمه فكان لابد من تحديد أفضلية هذه الفوائد بفترة ليست بالبعيدة أو القريبة.

ثانياً : الشروط الشكلية

لم تتضمن أحكام الاتفاقية الدولية ضمن بنودها الشكل الذي يجب أن يفرغ فيه الرهن على الطائرة، وإن كانت أحالت هذا الأمر للقانون الداخلي للدولة المسجلة في سجلها الوطني^{١٣٠}، وإذ ما أردنا القياس على السفينة، فالمشرع السوري وكذلك اللبناني^{١٣١} أوجب أن يتم الرهن عن طريق الكتابة فنص في المادة (٦٢) من القانون البحري السوري (أن عقد التأمين البحري يجب إنشاؤه خطياً)، ولا فرق في

^{١٣٠} - فنصت الاتفاقية في مادتها الأولى (أوجبت أن تكون الحقوق - ومنها الرهن - انشئت طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقاً لجنسيتها وقت انشائها).

^{١٣١} - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ١٩٠.

ذلك بين السند العادي أو الرسمي ،والكتابة المطلوبة هنا ليست مجرد شكلية إثبات ،وإنما شكلية انعقاد^{١٣٢} .

أما بالنسبة للقوانين الخاصة بالطائرات ،فبالنظر للقانون المصري الذي افرد قواعد خاصة فيما يتعلق بالرهن على الطائرات ،فيشترط المشرع أن يتم عقد الرهن الرسمي على الطائرة بورقة رسمية تحرر أمام الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات^{١٣٣} .

ويستفاد من هذه أن الشكلية هنا أيضاً ،تعتبر ركناً في عقد رهن الطائرة ،ويترتب على إغفالها بطلان العقد بطلاناً مطلقاً، ومن ثم يحق لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان ،كما يجوز للقاضي أن يقضي بهذا البطلان من تلقاء نفسه.

وتتم الشكلية بتحرير عقد رهن الطائرة أمام الموظف الرسمي المختص بالجهة المختصة والتي هي الجهة المختصة بتسجيل الطائرات ،بالتالي فالشكلية الرسمية مطلوبة في الوعد بعقد الرهن على الطائرات وذلك تطبيقاً لمبدأ وجوب أن يتم الوعد بالعقد في ذات الشكل الذي يتطلبه إبرام العقد الأصلي.

بالنظر لما سبق ذكره ،نرى بأنه يتوجب أن يكون عقد الرهن الرسمي على الطائرة مكتوباً ،سواء بسند عادي أو رسمي ،ويمكننا استنباط ذلك من تطلب المشرع تسجيل جميع التصرفات القانونية الواردة على الطائرة في السجل الخاص بها.

^{١٣٢} - هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٥٥.

^{١٣٣} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨٦.

وإن كان السند الرسمي كما ذهب إليه المشرع المصري الأنسب فيما يتعلق بالطائرة، لما للطائرة من أهمية خاصة تتوجب التشدد في التصرفات التي تجري عليها.

شهر عقد رهن الطائرة :

أوجبت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ في مادتها الأولى، أن يتم تسجيل الرهن في السجل الوطني حيث تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقاً لجنسيتها، وهو ما أكدته المادة ٢٥ من قانون الطيران المدني السوري والخاصة بالسجل الوطني من ضرورة أن يتم تسجيل جميع التصرفات القانونية الواردة على الطائرة وتاريخ حدوثها في السجل الخاص بها، بما فيها الرهن الرسمي باعتباره من التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة.

وإذ ما شمل الرهن قطع الغيار أو اتفق على مبالغ معينة أو تضمن عقد الرهن أكثر من طائرة واحدة، وجب قيد كل ما يقع عليه الرهن مع تفاصيله وبيان مكان تخزين قطع الغيار^{١٣٤}.

أما بالنسبة لتاريخ التسجيل في السجل، فإن المشرع لم يحدد مهلة معينة يتعين خلالها قيد التصرفات القانونية على الطائرة ومنها الرهن، على أنه من مصلحة الدائن المرتهن أن يبادر بقيد الرهن عقب إبرامه مباشرة حيث أن مرتبة حقه تتحدد وفقاً لتاريخ القيد، كما إن من شأن التراخي في إجراء مثل هذا القيد أن يفقد الدائن المرتهن مميزات هذا القيد وهو سريانه في مواجهة الغير.

^{١٣٤} - المرجع السابق، ص ٨٧.

وإذا وجد رهنان أو أكثر على طائرة واحدة أو على حصة واحدة كان ترتيب هذه الرهن حسب أسبقية تاريخ قيدها في السجل وإذا كانت مقيدة بنفس اليوم فالأفضلية للسابق بالقيده.

أما بالنسبة لشطب قيد الرهن ، فيوجد نص خاص يحكم شطب قيد رهن الطائرة ويقضي هذا النص بعدم جواز محو قيد الرهن أو تعديله إلا بمقتضى حكم نهائي ، أو برضا الدائن المرتهن الثابت في ورقة رسمية ، أو مصدق على توقيعه فيها.

ويتم شطب الرهن على الطائرة أو على جزء منها وفقاً لقرار وزير السياحة والطيران ، بناءً على طلب يتقدم به المدين الراهن أو من يمثله قانوناً ، ويرفق بالطلب المستندات الرسمية المثبتة للوفاء بالدين وذلك خلال أسبوع من تاريخ تقديم الطلب على الأكثر ، ويؤشر على هامش سجل قيد الطائرة بما يفيد محو الرهن وأسبابه والسند الموجب لهذا المحو.

الفرع الثاني

آثار عقد الرهن وانقضائه

إن عقد الرهن كغيره من العقود فهو يرتب آثار :

- سواء كان ذلك بالنسبة للمدين مالك الطائرة أو بالنسبة للدائن المرتهن ، وهو ما سنبحثه أولاً.
- ثم سنعرض لموضوع انقضاء الرهن ثانياً.

أولاً : آثار عقد الرهن على الطائفة

١ - بالنسبة للمدين :

تبدو أهمية الرهن الرسمي في استبعاد سريان أحكام الرهن الحيازي على الطائفة باعتبارها من المنقولات ،بمعنى أنه لا يترتب على رهن الطائفة حرمان المدين الراهن من حيازة الطائفة المرهونة ومباشرة سلطته عليها كمالك ،إذ يظل له الحق في استعمال الطائفة واستغلالها بكافة أوجه الاستغلال المخصصة له سواء بواسطة المدين أو بواسطة الغير، كما في حالة تأجير الطائفة للغير طالما لا يؤدي ذلك الاستغلال إلى إنقاص ضمان الدائن^{١٣٥}.

كما للمدين الراهن الحق في أن يقوم بما يشاء من تغييرات وتحويلات بشرط ألا يترتب على ذلك إضعاف ضمان الدائن المرتهن ،ويكون لهذا الأخير حق الاعتراض على ما يقوم به المدين الراهن من تصرفات ضارة بسلامة وكيان الطائفة^{١٣٦}.

وفي حال كان محل الرهن يشمل قطع الغيار فيستطيع المدين الراهن أن يستبدل القطع المرهونة بقطع أخرى مماثلة دون مساس بحق الدائن المرتهن.

وتضمن القانون المصري نصاً خاصاً فيما يتعلق بسريان عقد إيجار الطائفة الذي يبرمه المالك بعد قيد عقد الرهن وشهره في مواجهة الدائن المرتهن ،فالمادة ٣٥ قد قررت أن عقد الإيجار الصادر من

^{١٣٥} - علي البارودي ،محمد فريد العريني ،محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص ١٩١.

^{١٣٦} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٦.

قبل المدين الراهن ،لا ينفذ بحق الدائن المرتهن إلا إذا كان ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر الحجز على الطائفة^{١٣٧}.

ومقتضى هذا النص ،أن عقد إيجار الطائفة الثابت التاريخ قبل تسجيل وقيد محضر الحجز ،يسري في مواجهة الدائن المرتهن طوال مدته الثابتة بالعقد ،أما إذا لم يكن عقد الإيجار ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر حجز الطائفة ،فلا ينفذ في حق الدائن المرتهن إلا لمدة أقصاها ستة أشهر تحسب من تاريخ تسجيل وقيد محضر الحجز على الطائفة وذلك حتى لو قام المستأجر بإثبات تاريخ عقد إيجار الطائفة بعد تسجيل محضر الحجز^{١٣٨}.

٢- بالنسبة للدائن المرتهن :

يحول عقد رهن الطائفة الدائن المرتهن حقاً عينياً على الطائفة شأنه في ذلك شأن الرهن التأميني على العقارات ،وهو حق عيني تبقي يتبع الدين المضمون بالرهن فإذا انقضى الدين زال تبعاً له حق الرهن.

ويعد باطلاً الاتفاق الذي يمكن الدائن المرتهن من تملك الطائفة المرهونة إذا لم يقر المدين بالوفاء بالدين في الموعد المحدد(ما يسمى شرط التملك) ،أو بيعها دون مراعاة للإجراءات المنصوص عليها قانوناً(ما يسمى شرط الطريق الممهد)^{١٣٩}.

وقصد المشرع من ذلك حماية المدين من استغلال الدائن لحاجته الائتمانية وقبوله مثل هذا الشرط اعتماداً على أمله في الوفاء في

^{١٣٧} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٨٩.

^{١٣٨} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٧.

^{١٣٩} - المادة (١٢٨) من القانون التجاري : ويعد باطلاً كل نص في عقد الرهن يجيز للدائن ان يملك المرهون او ان يتصرف به بدون الاجراءات المبينة.

الموعد المحدد ولكن طبقاً للقواعد العامة يجوز مثل هذا الاتفاق إذا تم بعد حلول أجل الدين.

وعقد رهن الطائرة حسب القواعد العامة يخول الدائن المرتهن ضماناً خاصاً على الشيء المرهون علاوةً على الضمان العام الذي يتمتع به على جميع أموال المدين الراهن، شأنه في ذلك شأن باقي الدائنين العاديين، إلا أنه في هذه الحالة لا يجوز للدائن المرتهن أن ينفذ على أموال المدين غير المرهونة إلا إذا كانت الطائرة المرهونة لا تكفي للوفاء بالدين.

على أنه إذا كان الراهن شخصاً آخر غير المدين (الكفيل العيني) فإن الدائن المرتهن مقيد بالتنفيذ على الطائرة المرهونة دون غيرها من الأموال الأخرى للراهن.

ويسري حق الدائن المرتهن في مواجهة الغير طالما قام بإجراء قيد وشهر رهنه وفقاً للتفصيل السابق ذكره، فيكون له حق استيفاء دينه بالأولوية والتقدم على غيره من الدائنين كما يكون له حق التتبع على الطائرة في أي يد تكون وسوف نقوم بشرح أحكام التقدم والتتبع^{١٤٠}.

- حق التقدم :

للدائن المرتهن أن يستوفي حقه بالأولوية على غيره من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التالبيين له في المرتبة ومرتبته الأولوية للدائن المرتهن تأتي تالية للحقوق الممتازة التي نصت عليها الاتفاقية^{١٤١}.

^{١٤٠} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٠.

^{١٤١} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٧.

بمعنى أن الرهن الرسمي على الطائرة يأتي بمرتبة متأخرة عن الحقوق الممتازة الواردة بالاتفاقية، و يتقدم الحقوق الممتازة الاختيارية التي أجازت الاتفاقية إضافتها (كما سيمر معنا في بحث حقوق الامتياز على الطائرة)، وإذا تعددت رهون على الطائرة فإن ترتيبها في التقدم يكون حسب أسبقية تاريخ القيد، حتى ولو كان أحد الديون معلقاً على شرط أو كان ديناً مستقبلاً أو حتى احتمالياً.

وحق الأفضلية يكون بالنسبة لأصل الدين المضمون بالرهن، كما يشمل الفوائد لمدة ثلاث سنوات على تاريخ تسجيل محضر الحجز، والفوائد التي تستحق من هذا التاريخ إلى يوم الحكم بإيقاع البيع.

- حق التتبع :

يخول عقد رهن الطائرة للدائن المرتهن سلطة تتبعها في أي يد تكون لاستيفاء حقه من ثمنها، ويبقى حق الدائن المرتهن في تتبع الطائرة ما بقي الدين المضمون بالرهن، ومهما تعددت التصرفات القانونية التي تقع على الطائرة^{١٤٢}.

وتظهر الفائدة من حق التتبع أن التصرفات التي يجريها المالك بعد أن رتب على طائرته رهناً رسمياً، لا يمكن الاحتجاج بها في مواجهة الدائن صاحب التأمين، شريطة أن يكون هذا الدائن قد سجل تأمينه في سجل الطائرة قبل التصرف الذي أجراه المالك، ويبقى من حق الدائن صاحب التأمين أن يلاحق الطائرة وينفذ عليها ليستوفي دينه من ثمن بيعها رغم انتقال ملكيتها لشخص آخر غير المدين^{١٤٣}.

^{١٤٢} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩١.

^{١٤٣} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٦٩.

وإذا كان المشرع لم يشر إلى شمول حق التتبع بالنسبة للرهن الموجود على قطع الغيار، فإنه لا حاجة لمثل هذا النص الصريح بحيث أن رهن قطع الغيار لا يجوز أن يكون مستقلاً عن عقد رهن الطائرة ذاتها، كما أن الاتفاقية أوجبت بيان مفردات هذه القطع والأماكن التي تخزن فيها.

ثانياً : انقضاء عقد الرهن على الطائرة

ينقضي الرهن الرسمي المقرر على الطائرة وفقاً للقواعد العامة :

إما بانقضاء الدين سواء بالوفاء أو الإبراء أو استحالة التنفيذ أو التقادم المسقط، كذلك يمكن أن ينقضي هذا الرهن استقلاً عن انقضاء الدين كإنقضائه بالتنازل عن الرهن أو ترقين قيد الرهن أو هلاك الطائرة^{١٤٤}.

١- انقضاء الدين المضمون بالرهن:

ينقضي الرهن على الطائرة بانقضاء الدين المضمون بالرهن لأي سبب من الأسباب، ذلك لأن رهن الطائرة في حقيقته حق عيني تبقي فإنه يدور وجوداً وعدماً مع الدين المضمون بالرهن^{١٤٥} فإذا انقضى الدين لأي سبب من الأسباب كالوفاء أو الإبراء أو التقادم أو المقاصة زال الرهن، ويمكن أن يعود الرهن بزوال السبب الذي انقضى به الدين كما إذا ثبت بطلان الوفاء مع عدم الإخلال بحقوق الغير حسن

^{١٤٤} - المرجع السابق، ص ٦٩.

^{١٤٥} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٢.

النية التي يكون قد اكتسبها في الفترة الواقعة بين انقضاء الحق وعودته^{١٤٦}.

٢- انقضاء الرهن استقلالاً عن الدين :

قد ينقضي الرهن بشكل مستقل عن الدين الذي خصص لضمانه وذلك في حالة تنازل الدائن المرتهن عن الرهن، هلاك الطائفة، وتطهير الرهن على الطائفة.

أ) تنازل الدائن المرتهن :

ينقضي الرهن على الطائفة بتنازل الدائن المرتهن عن هذا الرهن أو تنازله عن دينه حيث يؤدي الى زوال الرهن، كما سبق قوله، ويشترط بالدائن أن يتمتع بأهلية الإبراء لأن التنازل عن الرهن بمثابة التنازل عن الدين^{١٤٧}.

ب) هلاك الطائفة :

كما ينقضي الرهن أيضاً بهلاك الطائفة المرهونة كلياً، إلا أن الرهن يبقى على حطامها إذا ما وجد لها حطام كما سبق القول، ومن ثم يكون للدائن المرتهن استيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين ممن يأتون في مرتبة تالية له، كما يجوز أن ينقل الرهن بمرتبته في حالة هلاك الطائفة إلى الحق الذي يترتب لصاحبها على مبلغ التعويض أو التأمين إذا اتفق على ذلك.

^{١٤٦} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٨٦٤.

^{١٤٧} - المرجع السابق، ص ٨٧٢.

ت) تطهير الطائفة من الرهن :

ينقضي الرهن الرسمي على الطائفة عن طريق الترقين : ويتم إما رضاءً أو قضاءً^{١٤٨}.

الترقين الرضائي :

ويكون هذا الترقين في الحالة التي يقوم فيها مشتري الطائفة كلاً أو جزءاً بالوفاء بديون أصحاب الرهون على الطائفة، وذلك إذا ما أراد أن يتخلص من الملاحقة القضائية التي يحق لهؤلاء الدائنين أن يقوموا بها ، والتي سبق وأن ذكرناها في معرض الحديث عن حق التتبع الذي يملكه الدائن المرتهن.

الترقين القضائي :

وفقاً للمادة السابعة من اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ والتي تنص على (ينقل البيع الجبري للطائفة وفقاً لأحكام المادة السابعة ، ملكيتها خالصة من كافة الحقوق ولو لم تدخل في تقدير المشتري).

فالانقضاء بقوة القانون في الحالة التي تباع فيها الطائفة عن طريق القضاء ، بيعاً جبرياً بالمزاد العلني ، فيؤدي هذا البيع إلى تطهير الطائفة من جميع القيود الواردة عليها^{١٤٩}.

^{١٤٨} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٢.

^{١٤٩} - المرجع السابق، ص ٩٢.

المطلب الثاني

حقوق الامتياز الواردة على الطائرة

الامتياز بصفة عامة عبارة عن أولوية يقررها المشرع لحق معين مراعاةً منه لصفته، أو هو حق يعطيه القانون لبعض الدائنين بمقتضاه تكون لهم الأولوية على الدائنين الآخرين، والامتياز ما هو إلا استثناء من المبدأ العام الذي يقضي بتساوي الدائنين في اقتسام موجودات مدينهم^{١٥٠}، أما الامتياز الجوي فهو حق يمنحه القانون لعدد من الدائنين الجويين على وجه الخصوص يخولهم استيفاء ديونهم من ثمن بيع الطائرة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين^{١٥١}.

وقد كان لاختلاف التشريعات الوطنية في مادة الامتيازات الجوية أثره في نشأة مشكلة التنازع الدولي بين القوانين إذ كانت الطائرة تتحمل بامتيازات في كل مطار تمر عليه، وبالتالي كانت تواجه في نفس الرحلة بالعديد من الأنظمة القانونية المختلفة والتي يستقل كل منها ببنيان خاص فيما يتعلق بالامتيازات الجوية، لذلك وبغية القضاء على هذا التنازع ودعم الانتماء الجوي، نظمت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ حقوق الامتياز التي ترد على الطائرة أسوة بتنظيمها للرهن وغيره من الحقوق التي ترد على الطائرة.

^{١٥٠} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٩٢٠.

^{١٥١} - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ١٦٣.

وقد رت اتفاقية جنيف أهمية بعض الديون التي تنفق في سبيل الحفاظ على الطائرة وجعلت منها ديوناً ممتازة تسبق في المرتبة كافة الحقوق والديون التي تثقل الطائرة بها^{١٥٢}.

وقد نصت الاتفاقية على ثلاث أنواع من الامتيازات التي ترد على الطائرات وهي :

- أولاً : المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها.
- ثانياً : الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة و المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها.
- ثالثاً : التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض.

وإذا كانت اتفاقية جنيف المشار إليها لم تقرر سوى هذه الحقوق لتكون ممتازة ومتقدمة على حقوق الدائنين المرتهنين، إلا أنها لم تمنع الدول المنظمة إليها من تقرير حقوق ممتازة أخرى.

وإن كانت الاتفاقية قد سمحت للدول المنظمة إليها بتقرير حقوق ممتازة أخرى غير الواردة بالاتفاقية إلا أنها اشترطت ألا تتقدم هذه الحقوق المضافة على الحقوق المنصوص عليها بالاتفاقية، فهي لا تتقدم على الرهن الرسمي على الطائرات بل تأتي بعدها في المرتبة كما سبق القول بمناسبة مرتبة الرهن الرسمي بالنسبة للدائنين المرتهنين.

ولم يتعرض المشرع السوري في القوانين الخاصة المتعلقة بالطيران لموضوع حقوق الامتياز التي ترد على الطائرات، بالتالي تسري

^{١٥٢} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٩.

على الطائرة ما يسري عليها من امتيازات واردة في القانون المدني، وهو ما يبعدنا عن الهدف من أفراد قواعد خاصة فيما يتعلق بالطائرة باعتبارها مرفقاً اقتصادياً هاماً، فكان لابد للمشرع من أفراد قواعد خاصة تحدد الحقوق التي تتمتع بالامتياز على الطائرة في المجال الجوي فتميزها عن غيرها من المنقولات.

المشرع المصري أفرد قواعد خاصة فيما يتعلق بحقوق الامتياز التي ترد على الطائرة في المجال الجوي، بحيث تبنى حقوق الامتياز الواردة في الاتفاقية، ولم يقتصر على ذلك بل أضاف إليها واستخدم الرخصة الواردة في الاتفاقية وأضاف امتيازات آخرين هما الديون التي استحققت في آخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً وامتياز بائع الطائرة^{١٥٣}.

وسوف نتناول في هذا الفصل المتعلق بالامتيازات الجوية دراسة :

- الحقوق المقرر لها الامتياز على الطائرة مع إيضاح ترتيبها.
- ومحل هذه الامتيازات.
- وأثارها ثم انقضاؤها أخيراً.

الفرع الأول

الحقوق المقرر لها الامتياز على الطائرة

للتعرف على الحقوق التي تتمتع بالامتياز على الطائرة نتعرض للامتيازات الواردة في اتفاقيه جنيف أولاً، ثم نبحث في حقوق الامتياز التي تعرض لها القانون المدني ثانياً، ثم نتعرف على ترتيب هذه الحقوق الممتازة ثالثاً.

^{١٥٣} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٥.

أولاً : الحقوق الممتازة حسب الاتفاقية

الامتياز الأول : المصروفات التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها :

أولى المبالغ التي تتمتع بالامتياز بنص الفقرة ٦ من المادة السابعة للاتفاقية هي المصروفات والمبالغ التي تنفق في التنفيذ على الطائرة وفي بيعها وتوزيع ثمنها على الدائنين، وذلك وفقاً لقانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ، ويشترط لامتياز مثل هذه المبالغ أن يستفيد منها جميع الدائنين^{١٥٤}.

والحكمة من تقرير هذا الامتياز على الطائرة واضحة، لأن العدالة تقتضي ذلك ولولا تقديم هذه المبالغ والمصروفات لما أفاد منها أي دائن آخر، ولما أمكن الحصول على حقه، فالمشرع قصد تشجيع الدائن الذي ينفق هذه المبالغ والمصروفات التي تعود بالفائدة على جميع الدائنين وتمكينه من استيفاء حقه بالأولوية على غيره من الدائنين^{١٥٥}.

و لكن هذه المبالغ والمصروفات لا امتياز لها إذا اقتصررت فائدتها على من أنفقها فقط دون غيره من الدائنين، كذلك الحال إذا أفاد منها بعض الدائنين فقط دون غيرهم^{١٥٦}، فإن هذه المبالغ تستوفي بالأولوية على حقوق الدائنين الذين أفادوا منها دون الآخرين، لأن المشرع يشترط لامتياز هذه المبالغ أن تعود بالفائدة على جميع الدائنين.

^{١٥٤} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحادة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، ١٩٦٦، ص ٤٤٦.

^{١٥٥} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٦.

^{١٥٦} - المرجع السابق، ص ٩٧.

الامتياز الثاني : الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها:

قد تتعرض الطائرة لخطر محقق بسبب ثورة عناصر الطبيعة كأن تهبط هبوطاً اضطرارياً في حقل أو صحراء أو تطفو على سطح الماء وتسرع إلى نجدتها طائرات أخرى أو سفن بحرية لتقوم بعملية الإنقاذ، وتنطوي عملية الإنقاذ على مشقة بالغة ومصاريف كبيرة وبالتالي صعوبة في معالجتها من الناحية القانونية، فالخطر محقق ولا يسمح بمناقشة شروط عقد الإنقاذ بين الطرف المنقذ والطائرة الهالكة.

من هنا وتشجيعاً من اتفاقية جنيف للحفاظ على سلامة الطائرة وتجنب الأضرار البالغة التي تصيبها نصت على امتياز لنوعين من الديون والتي هي^{١٥٧}:

- النوع الأول : هي المكافآت التي يستحقها من قام بإنقاذ الطائرة :
- وقصد المشرع من تقرير امتياز هذه المبالغ تشجيعاً لإنقاذ الطائرات في ظروف تكون فيها الطائرة معرضة للهلاك أو ضرر جسيم ، فكان من الطبيعي تقرير مثل هذا الامتياز لمثل هذه المبالغ نظراً لضخامة الخسائر التي تنتج عن الكوارث والحوادث التي تتعرض لها الملاحة الجوية^{١٥٨}.
- النوع الثاني : المبالغ التي تنفق على الطائرة بقصد الحفاظ عليها ويشترط لامتياز مثل هذه المبالغ أن تكون هذه المبالغ والمصروفات غير اعتيادية :

^{١٥٧} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحادة، مرجع سابق، ص ٤٤٦.

^{١٥٨} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨١.

ويقصد بها المصروفات غير العادية التي تتفق في ظروف استثنائية، وقصد المشرع من وراء هذا الامتياز إفادة جميع الدائنين إذ لولا هذه المبالغ والمصروفات المدفوعة لهلكت الطائرة أو أصابها تلف كبير.

وحتى تتمتع هذه المبالغ والمصروفات بالامتياز على الطائرة يشترط :

- ١- أن تكون هذه المبالغ والمصروفات غير عادية.
- ٢- أن تتفق في ظروف استثنائية يترتب عليها تفادي هلاك الطائرة مثلاً أو تلافي خسائر فادحة ستحل بها لولا إنفاق هذه المبالغ.

كدين صاحب البضائع التي تم التضحية بها للحفاظ على سلامة الطائرة فهذا الدائن تم التضحية بمصالحه الخاصة لمصلحة الحفاظ على الطائرة التي تمر بظروف غير عادية.

وغني عن البيان أنه لا يتقرر هذا الامتياز للمبالغ التي تتفق في سبيل المحافظة العادية على الطائرة وملحقاتها^{١٥٩}، ومن أمثلة المبالغ والمصروفات العادية التي تتفق على الطائرة الصيانة الدورية التي تقوم بها الطائرة، أو تغيير قطع من الطائرة أو إصلاحها، أو إضافة بعض الكماليات إليها، أو تزويدها بالوقود والأطعمة وما إلى غير ذلك من المبالغ والمصروفات اللازمة لاستغلالها، ذلك لأن مثل هذه المبالغ الأخيرة وغيرها من المصروفات العادية المتوقعة بصفة دورية للطائرة تعتبر أساسية لتحقيق الهدف من رحلتها^{١٦٠}.

^{١٥٩} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٧.

^{١٦٠} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨١.

الامتياز الثالث : التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض :

وهي التعويضات المستحقة لمن أصابه ضرر على سطح الأرض من الطائرة أثناء طيرانها ، فالطائرة قد تصاب وهي تحلق في الجو بعطب نتيجة كارثة جوية أو حادث مفاجئ فتسقط محترقة أو يسقط جزء منها أو أشياء كانت على متنها أو يسقط شخص منها ، مما يؤدي إلى الإضرار بالأشخاص أو الأموال كتدمير واحتراق منزل أو مزرعة أو سيارة أو إصابة أشخاص في حياتهم أو أجسادهم^{١٦١}.

وعليه يكون لمن تآذى من ذلك الحق بأن يطالب مستغلي هذه الطائرة بالتعويض عما أصابه من ضرر ، إذ ليس من العدالة تحميله غرم نشاط يقتصر غنمه على غيره.

ويلاحظ في هذا الشأن بأن الاتفاقية لم تفرق بين الأضرار المادية وغير المادية التي تصيب الغير على سطح الأرض ، بحيث تكون التعويضات المستحقة عن الأضرار الناشئة عن مجرد تحليق الطائرة مشمولة ضمن امتيازات الاتفاقية كأضرار الضجيج والأصوات المزعجة نتيجة اقلاعها وهبوطها وسرعتها غير العادية أو اختراقها حاجز الصوت.

واشترطت الاتفاقية لامتياز مبالغ التعويضات المستحقة للمضروب :

١- ألا يكون الشخص الذي أصابه الضرر على سطح الأرض أو من يخلفه من الدائنين الحاجزين.

^{١٦١} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٦٠.

٢- ألا يكون مالك الطائرة قد قام بالتأمين عليها لصالح هؤلاء المضرورين تأميناً كافياً يغطي هذه الأضرار.
أو كان التأمين الذي أجراه مالك الطائرة يعادل نسبة عشرين بالمائة من قيمة الطائرة وهي جديدة أو أي القيمتين أقل.

وقصد المشرع من عدم تقرير امتياز هذه المبالغ في حالة التأمين على هذه الأخطار لصالح المضرورين هو وجود بديل لأصحاب هذه المبالغ وهو مبلغ التأمين الكافي والذي يعادل قيمة الأضرار أو كان مبلغ التأمين يعادل ٢٠% من قيمة الطائرة وهي جديدة، وأساس اعتبار مبلغ التأمين بما يعادل ٢٠% من قيمة الطائرة وهي جديدة كافياً في هذا الخصوص هو أن المبالغ الناتجة عن هذه التعويضات لا تتمتع بامتياز إلا في حدود ٢٠% من ثمن الطائرة المحملة بهذا الامتياز وذلك تطبيقاً لنص الاتفاقية والتي تقضي بالألا يتعدى امتياز هذه المبالغ ما يعادل ما قيمته ٢٠% من قيمة الطائرة أما إذا تعدت المبالغ المستحقة للغير على سطح الأرض نتيجة أضرار الطائرة أثناء تحليقها هذا القدر ٢٠%، فإن هذه المبالغ الزائدة تعد من الديون العادية التي لا تتمتع بأي امتياز^{١٦٢}.

ثانياً : حقوق الامتياز في القانون المدني.

يثار التساؤل حول مدى جواز تطبيق الامتيازات الواردة في القانون المدني والخاصة بالمنقول بشكل عام على الطائرة باعتبارها منقولا وذلك إلى جانب الامتيازات التي قررتها اتفاقية جنيف والسابق ذكرها.

^{١٦٢} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ٩٨.

لم يتبنى القانون السوري قواعد خاصة فيما يتعلق بالامتيازات على الطائرة في قانون الطيران المدني كما مر معنا ، لكن في مجال دراستنا للاتفاقية الدولية يجب التعرض لمثل هذا الموضوع لما يثيره من مشكلات قانونية.

فمن جهة يمكننا القول بأن إضافة امتيازات المنقول الواردة في القانون المدني وتطبيقها على الطائرة ممكنة بحجة :

- أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ أباحت للمشرع الوطني إضافة امتيازات جديدة على أن تأتي عقب الامتيازات الواردة بها
- هذا بالإضافة إلى أنه يستفاد من نص المادة ١١١٦ مدني أنه يجوز في حال وجود نصوص خاصة للامتيازات أعمال الامتيازات الواردة في القانون المدني إلى جوار الامتيازات الجوية حيث تنص على أن (الحقوق المبينة في المواد الآتية تكون ممتازة إلى جانب حقوق الامتياز المقررة بنصوص خاصة).

ولكن من جهة أخرى نرى عدم تطبيق امتيازات المنقول الواردة في القانون المدني على الطائرة بحجة :

- بالقياس على السفينة بما أنها منقول ذو طبيعة خاصة كالطائرة^{١٦٣} فحقوق الامتياز البحرية في المادة ٤٧ من القانون البحري السوري والتي نصت على (الديون التالية وحدها ممتازة) ، حيث أن حقوق الامتياز الواردة هي وحدها التي ترد على ثروة المجهز البحرية دون حقوق الامتياز الواردة في القانون المدني ، ذلك أنها

^{١٦٣} - المرجع السابق ، ص ١٠١ .

امتيازات واردة بقانون خاص يقتصر نطاق تطبيقها على ما جاء بنصوصه من امتيازات.

- يؤيد عدم تطبيق الامتيازات الواردة في القانون المدني أيضاً، أن هنالك الامتياز المتعلق بالمصروفات والمبالغ التي أنفقت لمصلحة لجميع الدائنين في بيع الطائرة وتوزيع ثمنها^{١٦٤}، أو ما يسمى بالمصروفات القضائية التي نصت عليها الاتفاقية، فهذا الامتياز يقرره القانون المدني سواء (السوري^{١٦٥} أو المصري أو غيره) مما يؤكد على أن التعداد فيما يتعلق بالامتيازات يجب ان يكون وارداً على سبيل الحصر.

ثالثاً : ترتيب حقوق الامتياز الجوية

- ترتيب حقوق الامتياز الجوية بالنسبة للديون الأخرى :
- ١- تتقدم حقوق الامتياز الجوية المنصوص عليها باتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ على كافة الديون الأخرى التي تثقل الطائرة ومنها الرهن الرسمي المقرر عليها وذلك أيا كان تاريخ قيد هذه الامتيازات.
- ٢- أما بالنسبة للديون الممتازة الأخرى المنصوص عليها في القوانين الداخلية (حقوق الامتياز الاختيارية) ،فهي تأتي في مرحلة تلي الديون الممتازة والرهنون على الطائرة ،ذلك أن اتفاقية جنيف المشار إليها عندما أجازت للدول إضافة حقوق امتياز أخرى قيدت هذه الإجازة بالألا تتقدم الامتيازات المضافة على الحقوق

^{١٦٤} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٩٢٧.

^{١٦٥} - نصت المادة ١١١٧ من القانون المدني (تتمتع بالامتياز : المصروفات القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها لها امتياز على ثمن هذه الأموال).

الأخرى المنصوص عليها ومن بينها الرهن الرسمي^{١٦٦}، ولذلك كان على كل دولة تستعمل رخصة إضافة امتيازات أخرى أن تتقيد بالترتيب الذي اشترطته اتفاقية جنيف وتجعل هذه الامتيازات المضافة تالية في المرتبة لكافة الحقوق الواردة بالاتفاقية ومنها الرهن الرسمي ولو كان قيد هذا الأخير في تاريخ لاحق لنشأة الحقوق المضافة.

- ترتيب الامتيازات الجوية فيما بينها :

أما بالنسبة لترتيب الامتيازات الجوية فيما بينها فتعد كل فقرة مجموعة مستقلة عن الفقرات الأخرى وسابقة على التي تليها كما تعتبر ديون المجموعة الواحدة متساوية بينها بحيث تشترك في التوزيع بنسبة كل دين، وتطبيقاً لذلك تتقدم الديون المتعلقة بالمصروفات التي أفاد منها جميع الدائنين من بيع الطائرة وتوزيع ثمنها^{١٦٧}، على الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها، كما تفضل هذه الأخيرة في المرتبة على التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض.

وفي حالة التزام بين ديون الفقرة الواحدة فإنها تعتبر في مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة كل دين، على أنه استثناء من ذلك تخضع الديون الخاصة بالمكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ والمصاريف غير العادية اللازمة لحفظ الطائرة للترتيب العكسي

^{١٦٦} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٦٠.

^{١٦٧} - قبل أي حق آخر ولو كان ممتازاً أو مضموناً برهن بما في ذلك حقوق الدائنين الذين أنفقت المصروفات في مصالحهم وتتقدم المصروفات التي أنفقت في بيع الأموال على تلك التي أنفقت في إجراءات التوزيع).

لتاريخ إنشائها^{١٦٨}، فيتقدم الدائن الذي قدم آخر مساعدة لإنقاذ الطائرة أو الذي قدم لأخر مساعدة أو المصاريف غير العادية في انقاذ الطائرة، أما بالنسبة للديون المتعلقة بحادث واحد فتعتبر ناشئة في تاريخ واجد.

الفرع الثاني

محل الامتيازات الجوية وإجراءات وجود الامتياز

لدارسة أحكام الامتياز يجب علينا معرفة محل هذه الحقوق التي تتمتع بالامتياز وذلك أولاً، ثم التعرض لإجراءات الشهر المتعلقة بحقوق الامتياز ثانياً.

أولاً : محل الامتيازات الجوية

١- الطائرة :

وهي أهم العناصر التي يرد عليها الامتياز الجوي، وإذا كان مالك الطائرة أو مستثمرها يملك أكثر من طائرة، فحق الامتياز يقتصر على الطائرة التي تقرر عليها الامتياز الجوي دون غيرها، ويشمل الامتياز الجوي مختلف أنواع الطائرات، كما تستوي في ذلك الطائرات العائدة للأفراد أو الأشخاص الخاصة والطائرات التجارية العائدة للقطاع العام.

والامتياز الجوي لا يرتبط بشخص المدين وإنما بالطائرة ذاتها بوصفها العنصر الرئيسي للثروة الجوية^{١٦٩}، ومن ثم يسري الامتياز

^{١٦٨} - وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الرابعة (المداينات المذكورة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سببا في نشأتها).

^{١٦٩} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٠٤.

على الطائرة سواء أكان مستثمرها أو مستغلها هو مالكها أو كان غير مالك، فالامتياز الجوي شأنه في ذلك شأن الامتياز البحري يرتبط بالشئ المقرر عليه لا بشخص المالك^{١٧٠}، ويعد هذا الأمر استثناءً من القواعد العامة التي تجعل الامتيازات ترد على الأشياء المملوكة للمدين^{١٧١}.

وعلى العكس لا تنطبق أحكام الامتياز على الطائرة التي يفقد مالكها حيازتها بفعل غير مشروع كالاغتصاب مثلاً، شريطة أن يكون الدائن سيئ النية كما لو كان يعلم وقت نشأة حقه بسبب زوال حيازة المالك وأنه يتعامل مع غاصب الطائرة.

الامتياز يرد على الطائرة بحالتها وقت التنفيذ عليها لصالح الدائنين، وإذا كانت قد تعرضت إلى حادث أو كارثة أحالتها إلى حطام انصب الامتياز على حطامها، لكن يكون ذلك في حال إذ ما بقي منها شيء إذ نادراً ما يعثر لها على آثار ذات قيمة عقب الحادث على خلاف حوادث السفن التي قد يبقى بعدها حطام السفينة له قيمة ما.

٢- ملحقات الطائرة

لا يقتصر الامتياز الجوي على الطائرة نفسها فحسب، بل يمتد أيضاً ليشمل هذا الامتياز ملحقات هذه الطائرة، والتي هي الأدوات والتجهيزات والآلات اللازمة لاستغلالها والتي تعتبر جزءاً منها.

^{١٧٠} - القانون البحري والجوي، د. على البارودي و د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ١٧٤.

^{١٧١} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٠١.

لكن يثار التساؤل هنا، هل يعتبر كلاً من الاجرة المستحقة، أو التأمين المبرم على الطائرة من ملحقات الطائرة بالتالي هل يشمل الامتياز الجوي؟

بالقياس على الامتياز البحري، فالامتياز الجوي كما البحري هو الامتياز الذي يتمتع به أصحاب الحقوق عليه نتيجة لتمتع الطائرة بما يشبه الشخصية القانونية^{١٧٢}، لذلك فإن الامتياز الجوي يشمل المبالغ التي تنشأ مباشرة عن الطائرة، بالتالي فهو يشمل الأجرة المستحقة للطائرة والخاصة بالرحلة الجوية التي نشأ الدين بسببها، بل ويشمل التأمين المبرم لمصلحة هذه الطائرة لتعويض ما يصيبها من حوادث أو أضرار، ويشمل الامتياز الجوي أيضاً مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن أضرار أصابت الطائرة أو مبالغ المكافآت عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي تكون الطائرة قد قامت بها لصالح طائرة أخرى.

أما بالنسبة للمبالغ التي لم تنشأ مباشرة عن الطائرة، فلا تدخل في الامتياز الجوي الذي يرد على الطائرة، ومثال هذه المبالغ المعونات التي تقدمها الدولة لأصحاب الطائرات تشجيعاً منها لهم، سواء قدمت على شكل مكافأة أو إعانات مالية.

لكن على الرغم من الاعتبارات السابق ذكرها فإن المشرع المصري يأخذ منحى آخر فيما يتعلق بالامتياز الجوي، فيذهب لتقرير قواعد

^{١٧٢} - هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٤٧.

خاصة فيما يتعلق بوعاء الامتياز الجوي ويحدد المبالغ التي تخرج عن محل الامتيازات الجوية^{١٧٣} :

فالامتياز الجوي في التشريع الجوي المصري لا يرد على أجرة الطائرة أو ملحقات هذه الأجرة ويختلف حكم الامتياز الجوي في هذا الخصوص عن الامتياز البحري الذي يشمل الأجرة وملحقاتها .

كما ولا يشمل أيضا مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن أضرار أصابت الطائرة أو مبالغ المكافآت عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي تكون الطائرة قد قامت بها لصالح طائرة أخرى.

ولا تعد قطع الغيار التي من طراز الطائرة والمملوكة للمجهز والمخصصة للطائرة خلال جميع رحلاتها الجوية من ملحقاتها وبالتالي لا يرد عليها الامتياز.

وقد نصت على إخراج هذه المبالغ جميعها من وعاء الامتيازات الجوية المادة ٢/٣٠ من قانون ٢٦ لسنة ١٩٧٦ حيث أفادت بأن الامتياز لا يسري على ما تغله الطائرة من إيرادات أو على ما يمنح لمالكها من مساعدات أو إعانات من جانب الدولة أو ما يحصل عليه هذا المالك من مكافآت أو تعويضات.

أما بالنسبة للامتياز على مبالغ التأمين: فذهب المشرع المصري إلى شمول الامتياز لمبلغ التأمين أو التعويض عن هلاكها وبناءً على ذلك يتمتع صاحب حق الامتياز الجوي على المبالغ التي تلتزم شركة التأمين بدفعها نتيجة هلاك الطائرة، وبذلك يعتبر صاحب الامتياز الجوي بالامتياز بالنسبة لهذه المبالغ في مكان أفضل من صاحب

^{١٧٣} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٠٥.

حق الرهن الرسمي على الطائرة الذي لا يشمل حقه هذه المبالغ إلا إذا اتفق على غير ذلك كما سبق القول.

و يؤيد ما ذهب اليه المشرع المصري من انتقال الامتياز الجوي إلى مبالغ التأمين القواعد العامة المقررة بالقانون المدني والتي تقضي بأنه إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بموجب عقد التأمين (م ٧٧٠ و ١١٣٥ مدني مصري)، وهي ما نصت عليه المادة ٧٣٦ من القانون المدني السوري (إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلاً برهن، أو تأمين، أو غير ذلك من التأمينات العينية، انتقلت هذه الحقوق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين).

ثانياً : شهر حقوق الامتياز الجوية

حقوق الامتياز الجوية من الحقوق العينية التي ترد على الطائرات بالتالي فهي بحاجة للشهر كغيرها من الحقوق المنصوص عليها بالاتفاقية، وهو ما أكدته الاتفاقية الدولية بالفعل، فنصت بالفقرة الثالثة من المادة الرابعة على : (تكون هذه المداينات محلاً للتأشير بها في السجل خلال الثلاثة شهور التالية لاكتمال الأعمال التي كانت سبباً في نشأتها).

فالاتفاقية أوجبت تسجيل هذه الحقوق في السجل المعد للطائرة وذلك خلال مدة ثلاثة شهور لاحقة للأعمال التي أنشأتها تحت طائلة سقوط امتيازها كما سنبحثه لاحقاً في حالات انقضاء الامتياز^{١٧٤}.

^{١٧٤} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨١.

وهذه ما يؤكد أيضاً قانون الطيران السوري في المادة المتعلقة بالسجل فتوجب المادة ٢٥ من القانون أن تسجل جميع التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة وتاريخ إبرامها.

الفرع الثالث

أثار الامتيازات الجوية وانقضاؤها.

يرتب الامتياز للدائن الجوي حقوقاً تقدمه على غيره من الدائنين العاديين :

- وهذه الآثار سنبحثها أولاً.
- ثم سنعرض لموضوع انقضاء حقوق الامتياز ثانياً.

أولاً : أثار الامتياز على الطائرة

تخول الامتيازات الجوية الحق للدائن الذي يتمتع بدين جوي ممتاز أن يستوفي دينه قبل الدائنين سواء الدائنين العاديين أو المرتهنين اللاحقين له في المرتبة وفق حق الأفضلية والرجحان، وحق التتبع :

- حق الأفضلية والرجحان : الدين الممتاز جوياً يخول صاحبه كقاعدة عامة سلطة استيفاء دينه بالأفضلية على غيره من الدائنين، وهو ما يعرف بحق التقدم أو الأفضلية.
- وهو ما نصت عليه الاتفاقية من أفضلية الدائن صاحب الامتياز الجوي في استيفاء ماله من ثمن بيع الطائرة على غيره من الدائنين المرتهنين للطائرة وغيره من الدائنين العاديين، ويتم التفضيل في حال تعدد الامتيازات الجوية وفق ما تم ذكره سابقاً فيما يتعلق بترتيب الامتيازات الجوية.

هذا ولا تقتصر الأفضلية على الدين الأصلي فحسب ، وإنما تمتد لتشمل الفوائد القانونية ، والنفقات التي يتطلبها تأييد هذا الحق بسلطة القضاء^{١٧٥}.

حق التتبع : إذا كان المنطق يقتضي عدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز وذلك لخضوع جميع التصرفات والحقوق الواردة على الطائرة لنظام الشهر بالسجل ، بالتالي أقر بذلك لأصحاب حقوق الامتياز الحق بتتبع الطائرة في أي يد تكون. فالدين الجوي الممتاز يخول صاحبه حقاً عينياً على الشيء المقرر له الامتياز ، وبالتالي سلطة تتبع الطائرة في أي يد تكون حتى يستوفي دينه.

ثانياً : انقضاء الامتياز على الطائرة

ينقضي الامتياز الجوي بأسباب انقضاء تقترب من الأسباب التي ينقضي بها حق الرهن الرسمي على الطائرة وبناء على ذلك ينقضي حق الامتياز في الحالات الآتية^{١٧٦} :

- ١- ينقضي حق الامتياز الجوي بانقضاء الدين المضمون بالامتياز لأي سبب من أسباب الانقضاء ، لأنه لما كان حق الامتياز على الطائرة هو في حقيقته حق عيني تبغي فإنه يدور وجوداً وعدماً مع الدين ، فإذا انقضى الدين لأي سبب من الأسباب كالوفاء أو الإبراء أو التقادم أو المقاصة زال حق الامتياز.

^{١٧٥} - هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٤٩.

^{١٧٦} - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٩٣٧.

- ٢- ينقضي الامتياز أيضاً بتطهير الطائرة سواء كان هذا التطهير بناءً على بيعها بيعاً إجبارياً أو اختيارياً، وذلك وفقاً للتفصيل السابق إيضاحه بمناسبة رهن الطائرة رهناً رسمياً.
- كما قرر المشرع الجوي الدولي في اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ مدة سقوط خاصة لبعض الامتيازات على النحو التالي:

بالنسبة للحقوق الواردة بالامتياز الثاني والمتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها والحقوق الواردة بالامتياز الرابع والخاصة بالمبالغ المستحقة في آخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها بيعاً جبرياً، فإن هذه الديون تنقضي بعد مضي ثلاثة أشهر دون قيدها في سجل الطائرات^{١٧٧}، وتحسب بداية هذه المدة من تاريخ اكتمال الأعمال التي كانت سبباً في نشأة تلك الحقوق الممتازة.

بالنسبة للحقوق الواردة بالامتياز الثالث والخاصة بالتعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض فإن امتيازها ينقضي أيضاً بمضي ثلاثة أشهر دون قيد وتحسب هذه المدة من تاريخ الحادث الذي كان سبباً في نشأة الحق في هذه التعويضات.

وتتقطع هذه المدة باتخاذ إجراءات الحجز والبيع والتطهير كما تتقطع باتفاق ذوي الشأن على قدر مبلغ التعويض إذا كان الاتفاق ثابت التاريخ أو عند قيام صاحب الحق برفع دعوى^{١٧٨}، على أن سقوط الامتياز المقرر لهذه المبالغ نتيجة عدم قيدها خلال المدة المحددة لا

^{١٧٧} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨٢.

^{١٧٨} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٠٩.

يمنع من اعتبارها من الديون العادية والتي يحق لصاحبها استيفاءها من الدين ولكن دون أفضلية على غيره من الدائنين.

إن موضوع الحقوق العينية التبعية التي ترد على الطائرة من رهن وامتياز تكون حقوق تبعية توجد لضمان دين، بالتالي فالمدين إذا لم يقم بالوفاء بمحض إرادته يحق للدائن الراهن وصاحب حق الامتياز أن يحجز طائرة مدينه، والحجز على الطائرة وماله من أهمية تم تنظيمه باتفاقيات دولية (جنيف لعام ١٩٤٨، وروما لعام ١٩٣٣)، وهو ما سيتم بحثه في المبحث الثاني.

المبحث الثاني

الحجز على الطائرة

تتعاضم باضطراب تكلفة مشروعات استثمار الطائرات نظراً لارتفاع أثمان الطائرات وتكلفة تجهيزها، لذلك فإن للائتمان الجوي أهمية قصوى في هذا المجال، إذ لا تسلم عملية استثمار الطائرات من اقتراض الأموال أو الحصول على أجل لسداد الديون الناشئة عن الاستغلال الجوي.

كما أن الطائرة عندما تنتقل بين الأقاليم المختلفة للدول تحتاج للتزود بالوقود أو إجراء بعض المعاينات الفنية أو إصلاحات ضرورية دون أن يتمكن قائدها من تسديد هذه النفقات نقداً فيلجأ إلى الاستدانة لهذا الغرض.^{١٧٩}

والطائرة بوصفها مالاً تمثل عنصراً من عناصر الضمان العام الذي يتمتع به دائنو مالك الطائرة على الذمة المالية للمدين، بالتالي إن لم يوف المدين بمحض إرادته للدائن الجوي حقوقه جاز لهذا الأخير التنفيذ على الطائرة جبراً عنه بما يستحق له من مبالغ، ويعد هذا التنفيذ تطبيقاً للقواعد العامة التي تقضي بأحقية الدائن في الحجز على أموال مدينه إذا لم يقيم بوفاء ما في ذمته له بمحض إرادته.^{١٨٠}

ويتم التنفيذ الجبري على الطائرة بتوقيع الحجز عليها بسند تنفيذي تمهيداً لبيعها لاستيفاء الدائن حقه من ثمنها ويعرف هذا الحجز بالحجز التنفيذي، وقد يبدأ الدائن الجوي التنفيذ على الطائرة بتوقيع الحجز الاحتياطي عليها إذا لم يكن بيده سنداً تنفيذياً، فيلجأ إلى هذه

^{١٧٩} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٣.

^{١٨٠} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٦١.

الوسيلة ليحافظ على الطائرة بوضعها تحت يد القضاء ليمنع المدين من التصرف بها حتى يحصل الدائن على السند التنفيذي ويقضي القاضي بصحته، فيتحول بذلك الحجز على الطائرة من حجز احتياطي إلى حجز تنفيذي، ولكن الطائرة باعتبارها وسيلة نقل دولية هامة تشكل مرفقاً اقتصادياً هاماً، فإنه يتعين تفادي شل النشاط الجوي في الأحوال التي يتم الحجز عليها احتياطياً بشكل عشوائي، وذلك عن طريق تنظيم مسألة الحجز الاحتياطي على الطائرة على نحو لا يمنع الطائرة من أداء وظيفتها^{١٨١}.

ولما كانت إجراءات الحجز على الطائرة الواردة في القواعد العامة للتشريعات الوطنية لا تتلاءم وطبيعة الشيء الوارد عليه الحجز وهو الطائرة فقد أبرمت عام ١٩٣٣ اتفاقية روما بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الاحتياطي على الطائرات، كما تضمنت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ والخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على الطائرات بعض الأحكام الخاصة بالبيع الجبري للطائرة.

ولدراسة الحجز على الطائرات أهمية كبيرة خصوصاً إذا أخذنا بعين الاعتبار ضرورة عدم تعطيل وشل النشاط الجوي، وما يثيره هذا الحجز من مسائل قانونية .

وتتطلب دراسة الحجز :

- التعرض لموضوع الحجز الاحتياطي على الطائرات وهذا ما سنبحثه أولاً.
- ونحدث عن الحجز التنفيذي وهذا ما سيتم بحثه ثانياً.

^{١٨١} - ثروت انيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٧٧.

المطلب الأول

الحجز الاحتياطي على الطائرة :

إن من شأن تطبيق القواعد العامة في الحجز الاحتياطي على الطائرات باعتبارها من المنقولات أن يثير مشكلات تتعلق بعنصر الملاءمة في القاعدة القانونية، فالطيران مرفق عام يجب أن يسير سيراً منتظماً والسماح لكل دائن بالحجز على طائرات مدنية جزءاً احتياطياً يعطل هذا المرفق ويفقد الثقة فيه، ويشل النشاط الجوي.

و المصالح الاقتصادية الحيوية المرتبطة بالنقل الجوي تتطلب تفضيل الصالح العام على صالح الدائن الذي لم يحصل بعد على سند تنفيذي بالتالي يتعين تفادي شل النشاط الجوي عن طريق تنظيم مسألة الحجز الاحتياطي^{١٨٢}.

ولقد كانت هذه المسألة إحدى شواغل اللجنة الفنية الدولية لخبراء الطيران، فتطرقت اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ ومن قبلها اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ لمسألة الحجز الاحتياطي على الطائرات بحيث عالجت المادة ٢٧ من اتفاقية شيكاغو معالجة جزئية الحجز على الطائرات التابعة للدول الأطراف المخصصة للطيران الدولي والموجودة في دولة متعاقدة أو المارة في سمائها بصفة نظامية بحيث حرمت الاتفاقية الحجز على هذه الطائرة بحجة أن الطائرة أو بعض أجزائها تحتوي على تقليد لبراءة اختراع مسجلة في الدولة التي دخلت إليها الطائرة.

^{١٨٢} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٣.

ولقد وضحت أهمية هذه المشكلة أيضاً أمام مؤتمرات اللجنة الدولية لخبراء الطيران التي انعقدت في مدريد سنة ١٩٢٨، وفي روما سنة ١٩٢٩، ووضع مشروع هذه الاتفاقية الفقيه الألماني ريزي ووافقت عليه اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونيين الجويين في اجتماع ستوكهولم في يونيو سنة ١٩٣٢ وتم الاتفاق والتوقيع على الاتفاقية في اجتماع روما في مايو من العام ١٩٣٣^{١٨٣}.

ولقد استهلت الاتفاقية أحكامها بتعهد الدول المنضمة إليها باتخاذ الإجراءات اللازمة لوضع القواعد المقررة فيها موضع التنفيذ، ثم عرفت الحجز التحفظي وحددت الطائرات التي لا يجوز الحجز عليها ثم أوضحت نطاق سريان أحكامها.

ولقد تكفلت المادة التاسعة من الاتفاقية بتحديد نطاق تطبيقها. وكان مشروع اللجنة الدولية لخبراء الطيران يعطي لهذه الاتفاقية نطاقاً شاملاً، إذ كان يتضمن سريان أحكامها على كل طائرة مسجلة في إقليم إحدى الدول المنضمة إلى الاتفاقية ما دامت تعمل فعلاً في خدمة النقل الدولي ولو كانت طائرة وطنية تتبع الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها، غير أن المؤتمرين في روما سنة ١٩٣٣ قد راعوا - بحق - أن هذا التوسع قد يؤثر على حركة الطيران^{١٨٤} فجاء نص المادة التاسعة بقصر تطبيق أحكام الحجز التحفظي في إقليم كل دولة طرف في الاتفاقية على كل طائرة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى^{١٨٥}.

^{١٨٣} - ثروت انيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٨٧.

^{١٨٤} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٧٣.

^{١٨٥} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحادة، مرجع سابق، ص ٤٣٩.

ذلك يعني بالضرورة أن أحكام الاتفاقية لا تسري إلا مع توافر العنصر الأجنبي بين الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها والطائرة المزمع توقيع الحجز عليها أما بالنسبة للطائرات الوطنية فتخضع فيما يتعلق بالحجز عليها لأحكام القانون الداخلي للدولة المسجلة فيها الطائرة والتي تحمل جنسيتها.

وطبقاً لحكم المادة السابعة من الاتفاقية لا تسري أحكام الحجز التحفظي على الإجراءات التحفظية الواردة في مسائل الإفلاس ولا على الإجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس، وهي أحكام رددتها المادة ٤٤ من قانون الطيران المدني السوري مع زيادة إخراج الدعاوى المتعلقة بديون حكومية، والإجراءات التحفظية عند مخالفة قواعد وأنظمة الأمن العام.

ولبحث مسألة الحجز الاحتياطي على الطائرات وفق المعاهدات الدولية وقانون الطيران المدني السوري وقانون الأصول فيما لم يرد بشأنه مما سبق نبحت بما يلي :

- الحجز وإجراءاته أولاً.
- حالات عدم جواز الحجز على الطائرة احتياطياً وانتهائه ثانياً.

الفرع الأول

الحجز الاحتياطي وإجراءاته :

أولاً : مفهوم الحجز الاحتياطي

ينصرف مدلول الحجز بشكل عام في القانون الوضعي إلى ضبط المال منقولاً أو غير منقول ووضع تحت يد القضاء لمنع المحجوز عليه من التصرف فيه أو إخراجه من ملكه ،حتى يتمكن الدائن

الحاجز من استيفاء حقه منه وذلك بسبب رفض المدين التنفيذ الطوعي لما التزم به^{١٨٦}.

فهو لا يعتبر تنفيذاً لأنه لا يخرج ملكية الطائرة من يد مالكيها وإنما يقيد سلطته عليها، فهو إجراء وقائي ويمكن أن ينقلب إلى حجز تنفيذي بعد تثبيته من قبل المحكمة المختصة بذلك، كما أنه يمكن أن يرفع وتطلق يد مالك الطائرة على التصرف فيها وذلك في الأحوال التي ينص عليها القانون.

وهو بعد أن يلقي وحتى يتم تثبيته أو رفعه يمنع مالك الطائرة من التصرف فيها بأي شكل من الأشكال إلا في الأحوال التي يجيزها القانون.

وحددت المادة الثانية من اتفاقية روما ١٩٣٣ معنى الحجز الاحتياطي الذي يمكن للدائن أن يوقعه على الطائرة بأنه "كل تصرف أياً كانت تسميته" يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة العامة إما لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدماً عن طريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوٍ له.

وجاءت عبارة "أياً كانت تسميته" مقصودة لتضع حداً لاختلاف القوانين الداخلية في تسمية هذا الإجراء الذي يكفل حق الدائن وعلى ذلك تسري أحكام الاتفاقية على ما يسمى بحق الإيقاف في القانون الانجليزي arrest كما تسري على ما يعرف بالحراسة

^{١٨٦} - فريد عقيل، الحجز الاحتياطي، مطابع ألف باء الاديب، دمشق، عام ١٩٨٨ ص ٢٣.

التحفظية في القانون الايطالي conservative sequestro أو
الحجز المؤقت في القانون الألماني^{١٨٧}.

وأياً كانت الصعوبات التي تعترض تفسير نص هذه المادة إلا أنه
مما لا شك فيه أنه يشمل أحكام الحجز الاحتياطي في القانون
السوري والذي تضمن أحكامه فيما يتعلق بالطائرات قانون الطيران
المدني من المادة ٤١ إلى المادة ٤٦ وأيضاً الحجز الاحتياطي
بالقواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية في المواد من
٣١٢ حتى ٣٢٢.

ثانياً : حالات الحجز الاحتياطي وإجراءاته

لم تتضمن الاتفاقية أي قاعدة أصولية فيما يتعلق بشأن مباشرة الحجز
الاحتياطي على الطائرات وكيفية وحالات توقيع هذا الحجز ، بل
اقتصرت في معظم أحكامها على الحالات التي لا يجوز فيها إيقاع
هذا الحجز ، بالتالي تركت هذا المهمة لأحكام قانون القاضي.

وبالنظر لقانون الطيران المدني السوري باعتباره قانوناً خاصاً فيما
يتعلق بالطائرات فإنه لم ينص أيضاً على الحالات التي يمكن من
خلالها إيقاع الحجز على الطائرة.

وبالعودة للقواعد العامة ، فإنه لكل من يدعي حقاً عينياً على الطائرة
أن يحجز عليها ، ولو كانت في يد الغير ، ويعود إلى المحكمة تقدير

^{١٨٧} - ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٧١.

كفاية الأدلة والأوراق التي يقدمها المستدعي لإقرار الحجز أو رفضه^{١٨٨}.

لكن إثبات قيام حالة الدائنية تجاه مالك الطائرة لا يكفي لوحده، بل لا بد من أن يترافق مع بؤادر الإخلال بحق الضمان العام أو المساس به وأن تكون هذه البؤادر قائمة وجدية ومن شأنها أن تورث لدى الدائن الخشية المعقولة والقائمة على أساس من تهديد حق الضمان العام وتعريضه للخطر، ويتوجب أيضاً على الدائن طالب الحجز أن يقدم كفيلاً مقتدرًا أو ضماناً عقاريًا أو يودع صندوق المحكمة مبلغاً كافياً لتأمين التعويض على المحجوز عليه، ويعفى المستدعي من تقديم الكفيل أو الضمان العقاري أو الإيداع إذا كان السند الذي يطلب الحجز على الطائرة بمقتضاه حكماً أو سنداً رسمياً واجب التنفيذ كما يعفى طالب الحجز من تقديم الكفيل إذا كان مصرفاً مؤمماً في الجمهورية العربية السورية^{١٨٩}، وعندها يمنح الحق لدائن مالك الطائرة بأن يطلب من الجهة المختصة إيقاع الحجز الاحتياطي على الطائرة كتدبير مستعجل^{١٩٠}.

وسواء كان الحق المدعى به والمطلوب حمايته ناشئاً عن جرم جزائي أو عن التزام مدني بحث فكلاهما يتمتع بنفس المركز القانوني بالنسبة لإلقاء الحجز عند توافر الشروط المطلوبة فيه.

^{١٨٨} - محمد زكي شمس الدين، الحجز على ضوء القانون رقم ٨ لعام ٢٠١٠، مطبعة الداودي، عام ٢٠١٠، ص ٧.

^{١٨٩} - مادة (٣١٧) من قانون اصول المحاكمات المدنية (يعفى المستدعي من تقديم الكفيل أو الضمان العقاري أو الإيداع إذا كان السند الذي يطلب الحجز بمقتضاه حكماً أو سنداً رسمياً واجب التنفيذ كما يعفى من تقديم الكفيل طالب الحجز إذا كان مصرفاً مؤمماً ف بالجمهورية العربية السورية).

^{١٩٠} - فريد عقيل، مرجع سابق، ص ٣٨.

ويوقع الحجز الاحتياطي على الطائفة، بقرار من قاضي الأمور المستعجلة، ويزول أثر الحجز المقرر إذا لم يرفع الحاجز الدعوى بأصل الحق خلال ثمانية أيام تبدأ من تاريخ تنفيذ الحكم بالحجز وذلك إذا لم يكن طلب الحجز مستنداً إلى حكم أو سند قابل للتنفيذ^{١٩١}.

ويجوز إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائفة أيضاً بقرار من المحكمة المختصة في حالة النظر بموضوع أصل الحق بالأوضاع المقررة لاستدعاء الدعوى، وفي هذه الحالة يجب أن يشتمل استدعاء طلب الحجز على مطالب المدعي بأصل الحق ما لم تكن الدعوى به قائمة أمام المحكمة، وتصدر المحكمة قرارها بالحجز في غرفة المذاكرة وينفذ بواسطة دائرة التنفيذ.

ولخطورة هذا الإجراء وأثره على مالك الطائفة فهو يؤدي إلى تقييد حقه في التصرف بالطائفة، وخشية من أن يتجاوز الدائن استعمال حقوقه فيه إلى حد الإساءة أو التعسف^{١٩٢}، حدد المشرع الحالات التي تبيح إيقاع الحجز الاحتياطي على وجه الحصر في المادة ٣١٢ من قانون أصول المحاكمات السوري، فلا يمكن الاستناد لما عداها في هذا الطلب وهذه الحالات :

^{١٩١} - محمد زكي شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٤٧.

^{١٩٢} - إصرار الدائن على حجز جميع أموال مدينه رغم كفاية بعضها لوفاء دينه، يحمل معنى التعسف.

(نقض مدني ثلاثة رقم ١٠٧٣ أساس ١٦٣١ تاريخ ١٩٩٥/٦/٦ مجلة المحامون ص ٩٦٥ لعام ١٩٩٦).

١- إذا لم يكن لمالك الطائرة موطن مستقر في سورية:

وهي إحدى الحالات المهمة فيما يتعلق بالحجز على الطائرة، فالطائرة في حالة تنقل مستمر بين الأقاليم المختلفة للدول وتحتاج للتزود بالوقود أو إجراء بعض المعاینات الفنية أو إصلاحات ضرورية دون أن يتمكن قائدها من تسديد هذه النفقات نقداً فيلجأ إلى الاستدانة لهذا الغرض، ففي مثل هذه الحالات وغيرها قد لا يكون لمالك الطائرة موطناً في البلد الذي تم فيه الاقتراض مما يمكن دائن هذا المالك من إيقاع الحجز على الطائرة.

وهي حالة الحجز على المدين الجوال أو الجواب أو المتنقل المعروفة في فرنسا بحالة *saisie foraine* والتي لم يشترط الاجتهاد الفرنسي لها أن يكون بيد الدائن سند لإيقاع الحجز بل يجوز توقيعه بلا سند مطلقاً كما يجوز إيقافه إذا أودع المدين خزانة المحكمة مبلغاً يساوي دين طالب الحجز^{١٩٣}.

ولكن ذهب الاجتهاد القضائي المستقر إلى أنه لا يكفي ألا يكون لمالك الطائرة موطناً في سورية بل لا بد من وجود ما يرجح مديونية المطلوب الحجز عليه^{١٩٤}.

والعناصر المطلوبة لهذه الحالة ألا يكون لمالك الطائرة موطن في سوريا أصلاً أو يكون له فيها موطن ولكن لا يتوافر فيه شرط

^{١٩٣} - فريد عقيل، مرجع سابق، ص ٧٢.

^{١٩٤} - ان كلمة مدينه الواردة في المادة ٣١٢ أصول توحى بأن طلب الحجز يجب أن يؤسس على توافر مديونية المحجوز عليه تجاه الدائن الحاجز ومناط النص القانوني أن ينهض لدى المحكمة الدليل على ترجيح احتمال وجود دين لطالب الحجز في ذمة المدين المطلوب الحجز على أمواله ولا يكفي في هذا مجرد كون المدين لا موطن له في سورية.

(نقض مدني سوري: أساس ٨٣٣١ قرار ١١٦٨١ لعام ١٩٧٤).

الاستقرار ،والموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة ،ويجوز أن يكون للشخص في وقت واحد أكثر من موطن^{١٩٥}.

٢- إذا خشي دائن مالك الطائرة فرار مدينه وكان لذلك أسباب جدية:

وهذه الحالة على العكس من الحالة المتقدمة بحيث تقترض وجود موطن مستقر للمدين إلا أنه عزم على الفرار منه ،ويجب في هذه الحالة أن يقدم الدليل الجدي على الخشية من أن يفقد دائن مالك الطائرة الضمان العام المقرر لحقه ولا بد من أن تكون هذه الخشية قائمة على أساس مقبول^{١٩٦}.

والعزم الجدي على الفرار لا أن يكون في الحالات الطبيعية كالسفر وفقاً لمقتضيات الوظيفة ،بل لا بد من التدليل على سوء النية في تصرفات مالك الطائرة وأنها ترمي إلى التخلص من وفاء الدين.

٣- إذا كانت التأمينات المقدمة من مالك الطائرة لوفاء الدين مهددة بالضياع:

ويشترط في هذه الحالة أن يكون حق الدائن مضموناً بتأمين خاص سواء كان هذا التأمين عينياً كالرهن أو شخصياً كالكفالة الشخصية وأن تقوم ظروف من شأنها أن ترجح ضياع هذا التأمين أو إضعافه.

كأن يتعرض تأمين الدين سواء كان كفالةً أو تأميناً عقارياً أو غيره لخطر التبديد أو الضياع الأمر الذي يجرد الدين الأصلي من ضماناته المصاحبة والمؤيدة له ،كما لو هبطت قيمة التأمين بشكل كبير ،أو تعرض على يد مالك الطائرة بنفسه أو بتدخل ظرف قاهر

^{١٩٥} - محمد زكي شمس الدين، مرجع سابق، ص ١١.

^{١٩٦} - فريد عقيل، مرجع سابق، ص ٧٣.

أو سبب أجنبي للزوال، أو أعسر الكفيل أو توقف عن الدفع، أو طرأت على محل الكفالة ظروف أدت إلى الانتقاص منه أو افقاده كلياً، أو إذا لم يقدم مالك الطائفة الضمان الذي التزم بدأية بتقديمه مما أدى إلى أن يصبح معه الالتزام الأصلي حالاً ولو لم يكن كذلك بالأصل^{١٩٧}.

٤- إذا كان بيد الدائن سند رسمي أو عادي مستحق الأداء وغير معلق على شرط :

هذا النص مطلق، فهو يجيز إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائفة حتى ولو لم يكن المدين قائماً بتهريب أمواله، ويبدو أن المشرع افترض ضمناً احتمال تهريب المدين لأمواله عند حلول أجل الدين لذلك أجاز للدائن إلقاء الحجز على الطائفة، لكن تشترط هذه الحالة أن يكون بيد الدائن سند، ولا فرق بين أن يكون رسمياً أو عادياً شريطة أن يكون أجله قد حل، وألا يكون معلقاً على شرط، ولكن صراحة النص لا تمنع القاضي من رد طلب الحجز ويعود له تقدير إذا ما كان الدائن يسيء استعمال حقه أم لا.

أما بالنسبة للأسناد الأجنبية فلم تعطى صيغة التنفيذ^{١٩٨}، إلا أنها تعتبر سندات لها نفس القوة في الأثبات التي يخولها لها القانون الأجنبي، لكن قوتها لا تصل إلى الحد الذي استخلصه منها القاضي الأجنبي ووصل إليها، بل تبقى للقاضي السوري حرية تقدير ما انتهت إليه.

^{١٩٧} - محمد ذكي شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٣.

^{١٩٨} - فريد عقيل، مرجع سابق، ص ٧٥.

٥- إذا كان المدين تاجراً وقامت أسباب جدية يتوقع معها تهريب أمواله أو إخفاؤها :

ويشترط في هذه الحالة أن يكون المدين تاجراً ولا فرق بين أن يكون الدين تجارياً أو مدنياً^{١٩٩}، ويجب أن تكون ظروف قوية وجدية يتوقع معها قيام المدين التاجر بتهريب أمواله أو إخفائها عن دائنيه كما في الحالة التي يكون فيها المدين على وشك الإفلاس^{٢٠٠}.

٦- إذا قدم الدائن أوراقاً أو أدلة ترى المحكمة كفايتها لإثبات ترجيح احتمال وجود دين له في ذمة المدين :

وهي الحالة التي لا يكون بيد الدائن سنداً رسمياً أو عادياً وإنما أوراقاً أو أدلة أخرى من شأنها أن تدل المحكمة على احتمال وجود دين حال في ذمة المدين، فيمكن استناداً إلى هذه الأوراق أو الأدلة إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة، ولكن لا يمكن اعتبار الإعذار الموجه من طالب الحجز للمدين من هذه الأدلة^{٢٠١}.

نستنتج أنه يحق للدائن الحجز على طائرة مدينه حجزاً احتياطياً، في كل الحالات السابقة ذكرها والتي نص عليها المشرع على سبيل الحصر، لكن إذا ما تبين أن إجراءات الحجز الاحتياطي على الطائرة قد تمت بصورة مخالفة للقوانين، كما في حالة إذا ما كان الحجز وقع

^{١٩٩}- المرجع السابق، ص ٧٦.

^{٢٠٠}- محمد ذكي شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٦.

^{٢٠١}- لا بد لإيقاع الحجز الاحتياطي من إبراز أدلة تكون مستنداً له، والإعذار الموجه من طالب الحجز إلى خصمه لا يصح أن يكون دليلاً، وإن الأدلة يجب أن تتوفر قبل إيقاع الحجز لا بعده. (نقض رقم ٩٨٨ تاريخ ١٩٧٥/١١/٦ مجلة المحامون ص ١١٥ لعام ١٩٧٦).

دون سبب مشروع، فإن الدائن الحاجز يكون مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بمالك الطائرة أو مستثمرها^{٢٠٢}.

الفرع الثاني

حالات عدم جواز الحجز على الطائرة احتياطياً وانتهائه.

أولاً : حالات عدم جواز الحجز الاحتياطي على الطائرة

إن المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية والتي تبعتها المادة ٤٢ من قانون الطيران المدني قد استتنت ثلاث طوائف من الطائرات من الخضوع لأحكام الحجز عليها وذلك لاعتبارات خاصة بما يتعلق بالملاحاة الجوية وأهمية هذا المرفق والتي هي :

١- الطائرات المخصصة لخدمة الدولة عدا ما هو مخصص لأغراض تجارية ومن هذه الطائرات طائرات الزراعة والصحة والجمارك والبريد والانقاذ والبوليس.

والحكمة من استبعاد هذا النوع من الطائرات هو ضمان استمرارية المرافق العامة في أداء مهماتها، ويستوي في ذلك أن تكون الطائرات

^{٢٠٢} - وهو ما نصت عليه المادة السادسة من الاتفاقية، واكدته محكمة النقض بحيث ذهب المحكمة إلا إن ظهور الحاجز غير محقق في دعواه يثبت الخطأ في جانبه --- بسلوكه هذا الطريق الاستثنائي، ويجعله مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه بتجميد اموال الخصم ومنعه من التصرف فيها واستعمالها للغاية التي أعدت لها، وعلى هذا فإن تجميد سيارة وإيقافها عن العمل بسبب القاء الحجز عليها يسبب لمالكها ضرراً (أما حالة الحجز على طائرة يكون الضرر اكبر) يتمثل في حرمانه من التصرف فيها واستعمالها فيما أعدت له وتقويت الربح الذي كان يحتمل أن يحص عليه، ويتعين على المحكمة في مجال تقدير التعويض إما أن تكلف المحجوز عليه اثبات الضرر الذي يدعيه وإما أن تلجأ إلى الخبرة لتحديد.

(نقض رقم ٦٧٩ أساس ٣٨٠ تاريخ ١٩٧٧/٥/٢١ مجلة المحامون ص ٢٩٥ لعام ١٩٧٧)

المذكورة أعلاه مملوكة للدولة أو لفرد أو لشركة فالعبرة هي بتخصيص الطائرة على وجه الدوام لخدمة أحد هذه المرافق العامة^{٢٠٣}، أما إذا كانت هذه الطائرة مملوكة للدولة لكنها تعمل أو تقوم بنشاط تجاري فإنها لا تدرج تحت الاعتبارات التي تمنع الحجز عليها فتخضع بمثل هذه الحالات للحجز الاحتياطي ومثلها في ذلك الطائرات المخصصة للرياضة والطائرات السياحية، كذلك حال الطائرات التي تقوم بخدمة مشتركة كأن تحمل البريد وتنقل أيضاً الركاب أو البضائع فهذه يمكن الحجز عليها، بل إنه يجوز توقيع الحجز على الطائرات التي تخصص لخدمة عامة إذا ما قامت بصفة عارضة بأنشطة ذات استغلال تجاري في الحالات التي تقوم فيها بهذه الأنشطة^{٢٠٤}.

٢- الطائرات المخصصة كلياً للعمل على خطوط جوية منتظمة وتأخذ حكم الطائرات العاملة على الخطوط الجوية المنتظمة والطائرات الاحتياطية التي توضع في خدمة هذه الخطوط لإحلالها عند الحاجة محل إحدى طائراتها التي أصبحت مؤقتاً غير صالحة للطيران.

ويقصد بالطائرات التي تعمل على خط جوي منتظم تلك الطائرات التي تقوم بخدمة دورية بحيث تقوم برحلات في مواعيد محددة وطبقاً لجدول معلن عنه مقدماً للجمهور^{٢٠٥}.

^{٢٠٣} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١١٣.

^{٢٠٤} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٧٢.

^{٢٠٥} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٥.

ويجب أن تكون هذه الخدمة مفتوحة للعامة، وعلى ذلك لا تستفيد من هذا الاستثناء الطائرات المخصصة فقط للنقل بالطلب أو لرحلة أو عدة رحلات معينة أو تلك الموضوعة تحت تصرف بعض الفئات.

وقد استهدفت الاتفاقية من استثناء هذه الطائرات من الحجز الاحتياطي عليها ضرورة عدم عرقلة استمرارية هذه الطائرات في القيام برحلاتها لحماية عامة المسافرين الذين يهمهم النقل السريع دون وجود عوائق قد تقوم بتأخير أو إلغاء سفرهم و تفقدتهم الثقة بهذا المرفق الجوي الهام^{٢٠٦}.

إذ إن مجرد تأخير الطائرة ساعة أو ساعات قد يسبب أضراراً جسيمة لمئات من الركاب ويعطل الثقة في الطيران كوسيلة مضمونة للنقل السريع.

وليس من شأن هذا الاستثناء الإجحاف بحقوق الدائنين مادامت هذه الطائرات في هذه الخطوط تذهب وتجيء بمواعيد منتظمة بالتالي فإنه بإمكان أي من الدائنين الحصول على حكم نهائي فيما يتعلق بدينه أو الحصول على سند تنفيذي آخر، بالتالي توقيع الحجز التنفيذي على هذه الطائرات.

٣- الطائرات المخصصة لنقل الركاب أو البضائع بمقابل إذا كانت هذه الطائرة متأهبة للسفر أو أنها على وشك الرحيل متى تم الإعداد لرحلة جوية معينة.

أما المقصود بكون الطائرة متأهبة للسفر، فإنه لم يتم تحديده من قبل الاتفاقية، وإنما هذه المسألة تبقى متروكة لتقدير القضاء الداخلي

^{٢٠٦} - هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٦٤.

لتحديد حالة التأهب للسفر^{٢٠٧}، وتعد الطائرة متأهبة للسفر متى استوفت حاجتها من الوقود والمواد الغذائية للرحلة الجوية، والتي قد تمت فيها عملية شحن البضائع والمسافرون إما أنهم أصبحوا على متن الطائرة وإما أنهم بأرض المطار تمهيداً للصعود والانطلاق بالرحلة الجوية ولم يبق سوى حصول قائدها على إذن الرحيل من سلطات المطار^{٢٠٨}.

هذه الفئات المذكورة في هذا الاستثناء هي الطائرات التي تقوم بخدمة للعمامة ويهم الصالح العام أن ينتظم سيرها، والحكمة من منع توقيع الحجز الاحتياطي على هذا النوع من الطائرات أنه كان على الدائن ألا ينتظر حتى اللحظة الأخيرة للقيام بتوقيع الحجز على الطائرة.

وذهب المشرع السوري أيضاً إلى ما ذهب إليه الاتفاقية فنص في المادة (٤٢) من قانون الطيران المدني السوري (لا يجوز إيقاع الحجز الاحتياطي على أي طائرة أخرى مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذه الرحلة. إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي تكون الطائرة على وشك القيام بها أو دعوى نشأت خلالها).

وهنا نعيب على النص المتقدم أنه بعد أن أجاز في الحالة الأولى فقط إيقاع الحجز الاحتياطي على الطائرة بسبب دين ترتب عليها بسبب الرحلة التي تكون على وشك القيام بها^{٢٠٩}، قد أجاز هذا الحجز في

^{٢٠٧} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحادة، مرجع سابق، ص ٤٤٠.

^{٢٠٨} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١١٥.

^{٢٠٩} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٥٦.

حالة ثانية (نتيجة لدعوى نشأت خلال الرحلة) فالدعوى التي تقام خلال الرحلة الجوية قد تكون بسبب ديون عديدة لرحلات جوية سابقة وهذا الأمر الذي يتناقض مع الحالة الأولى التي لا تجيز الحجز إلا على الديون التي تتعلق برحلة الطائرة التي هي على وشك الإقلاع ومع هذا الاستثناء الذي يهدف المشرع من خلاله إلى مراعاة عدم إلقاء الحجز على الطائرات التي تكون في حالة تأهب للإقلاع، إلا أنه حتى يستقيم قصد المشرع من هذه المادة يلزم تبديل عبارة (دعوى) بعبارة (مديونية) عوضاً عنها، وهكذا يكون الحجز جائزاً على الطائرة نتيجة ديون ترتبت عليها قبل إقلاعها كنفقات إصلاح الطائرة أو ديون نشأت خلال الرحلة الجوية كثمن المواد الغذائية التي تم شراؤها لخدمة المسافرين أثناء الرحلة.

وكما نصت الاتفاقية على الاستثناء المتعلق بالديون التي تنشأ بسبب الرحلة أو خلالها من حالات المنع أو عدم جواز الحجز الاحتياطي على الطائرة، نصت أيضاً على الحالة التي يقوم فيها المالك الحقيقي للطائرة والذي فقد حيازة طائرته نتيجة فعل غير مشروع، أن يوقع حجزاً احتياطياً عليها^{٢١٠}.

ثانياً : حالات رفع الحجز وانتهائه

١- انتهاء الحجز على الطائرة بتقديم كفالة :

المادة الرابعة من الاتفاقية، حفاظاً منها على مصالح المدين المحجوز على طائرته أجازت له إذ ما وقع الحجز على الطائرة رفع هذا

^{٢١٠} - مادة ٤٢ من قانون طيران (لا تسرى أحكام هذه المادة على الحجز الاحتياطي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع).

الحجز أو تقاديه قبل وقوعه فيما إذا تقدم بضمانة كافية يخضع إيداعها لأحكام قانون القاضي النافذة وقواعده.

ويقصد بكون الكفالة كافية أن تغطي مقدار الدين الذي يتم الحجز من أجله بالإضافة لفوائده ومصاريفه شريطة أن لا تتجاوز ثمن الطائرة محل الحجز^{٢١١}.

وقد أوجبت الاتفاقية في مادتها الخامسة على القاضي المختص أن ينظر بطلب رفع الحجز على وجه السرعة حتى يتجنب بذلك الضرر الذي قد يتسبب به تأخير الرحلات للطائرة.

٢- ينتهي الحجز الاحتياطي بتحوله إلى حجز تنفيذي :

الحجز الاحتياطي الذي يقع على الطائرة هو المرحلة الأولى في التنفيذ، بمعنى أن مجرد توقيعه يؤدي وظيفة تحفظية أو احتياطية والتي هي الحفاظ على مال المدين مالك الطائرة من الضياع، لكن الحجز الاحتياطي قد يتحول إلى حجز تنفيذي، وذلك في حال البدء في إجراءات نزع ملكية الطائرة مما يجعلنا في هذه الحالة أمام حجز تحفظي يتحول إلى حجز تنفيذي.

^{٢١١} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١١٥.

المطلب الثاني

الحجز التنفيذي على الطائرة

الحجز هو المرحلة الأولى في التنفيذ، ويمكن أن يقوم الدائن بالحجز التنفيذي بشكل مباشر على طائرة مدينه، إذا لم يوف هذا الأخير بما للدائن من ديون بمحض ارادته، وقد تبدأ مرحلة الحجز بالحجز الاحتياطي كما مر معنا، ويتحول بعد ذلك إلى حجز تنفيذي عند بدء إجراءات نزع الملكية.

ولدراسة موضوع الحجز التنفيذي على الطائرة يجب التعرف على :

- الحجز التنفيذي أولاً.
- إجراءات الحجز التنفيذي والبيع الجبري للطائرة ثانياً.

الفرع الأول

التعريف بالحجز التنفيذي

أولاً : مفهوم الحجز التنفيذي

يكون الحجز تنفيذياً حينما يستهدف ضبط الطائرة المراد حجزها ووضعها تحت يد دائرة التنفيذ لبيعها واستيفاء حق الدائن الحاجز من ثمنها^{٢١٢}.

ويحق لكل دائن يحمل سنداً تنفيذياً أن يحجز على طائرة مدينه جزءاً تنفيذياً وبيعها واستيفاء دينه من ثمنها، ولا يقتصر هذا الحق على الدائنين الجويين، بل يجوز لكل دائن مهما كان سبب دينه أن يطلب

^{٢١٢} - احمد خليل، التنفيذ الجبري، منشورات الحلبي الحقوقية، عام ٢٠٠٣، ص ٤٦٩.

الحجز على طائره مدينه حجزاً تنفيذياً ليستوفي دينه ،لكن يشترط أن يكون بيد هذا الدائن سنداً تنفيذياً^{٢١٣}.

الاتفاقيات الدولية لم تتعرض لموضوع الحجز التنفيذي على الطائرة بالشكل الكافي ،وإن كانت اتفاقية رومالعام ١٩٣٣ تعرضت لموضوع الحجز على الطائرات إلا أنها اقتصرت على الحجز الاحتياطي عليها دون التنفيذ.

فتمنص المادة ٧ لاتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ على أن (إجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع).

وبالنظر للقانون السوري بالنسبة للحجز التنفيذي على الطائرة فقانون الطيران المدني نص في المادة ٤٣ على أنه (لا يجوز إجراء الحجز التنفيذي على طائرة لدين استحق أدائه على مالکها أو مستثمرها إلا في إقليم دولتها، وبعد استنفاد كافة إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين الأخرى الموجودة في الدولة وثبوت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن أو الدائنين).

ذهب المشرع في قانون الطيران المدني السوري إلى أن الحجز التنفيذي على الطائرة لا يكون إلا في الدولة التي تتبع الطائرة لها، والتي تحمل جنسيتها ،والحكمة من هذا النص أنه من شأن الحجز التنفيذي أن يؤدي إلى بيع هذه الطائرة حتى يتمكن الدائن من استيفاء حقه من ثمنها ،بالتالي وجوب التنفيذ في الدولة التي تحتوي على سجل الطائرة بما يحتويه هذا السجل من القيود والتصرفات القانونية

^{٢١٣} - يوسف نجم جبران، طرق الاحتياط والتنفيذ، منشورات عويدات، عام ١٩٨١، ص٥٢٥.

المتعلقة بالطائرة فهو ضروري للوقوف على الحالة التي تكون عليها هذه الطائرة عند عملية الحجز والبيع.

أما فيما يتعلق بضرورة التنفيذ على أموال المدين الأخرى قبل التنفيذ على الطائرة، فالأصل أن الدائن حر في اختيار الأموال التي يراها مناسبة لاستيفاء دينه، ولو كانت قيمة الطائرة أكبر بكثير من قيمة الدين، وذلك وفق لقاعدتين^{٢١٤} :

القاعدة الأولى : هي أن الدائن حر في اختيار ما يشاء من أموال المدين لإجراء الحجز عليها والتي مرجعها الضمان العام للدائنين على جميع ما يملكه المدين، فالدائن ليس ملزماً بترتيب معين فهو ليس مقيداً بالبدهاء بالمال الأقل كلفةً كما أنه ليس مقيداً بالبدهاء بالعقار أو بالمنقول وإنما يمكنه أن يطلب الحجز على الطائرة أو العقار.

فحتى الدائن العادي يستطيع الحجز على طائرة مدينه رغم أن هذه الطائرة تضمن حقاً لدائن مرتهن له أولوية، وكذلك الدائن صاحب حق الامتياز على الطائرة أو الدائن الذي له رهن أو التأمين على أحد أموال مدينه فالدائن غير ملزم بأن ينفذ أولاً على هذا المال.

القاعدة الثانية : لا يشترط التناسب بين قيمة المال المحجوز وقيمة الدين المحجوز من أجله :

فيعتبر الحجز الذي يوقعه الدائن على أموال مدينه مجتمعة حجزاً صحيحاً رغم صغر قيمة دينه بالمقارنة لعظم الأموال المحجوزة، الحكمة من ذلك هي أن قيام أحد الدائنين بالحجز على مال معين من أموال المدين لا يمنع غيره من الدائنين من توقيع حجز لصالحهم

^{٢١٤} - أحمد خليل، التنفيذ الجبري مرجع سابق، ص ١٧٢.

على ذات المال ومزاحمة الحاجز الأول دون أن يكون لسبقه في الحجز أي أولوية فلو اقتصر صاحب المليون ليرة على حجز مال للمدين قيمته في حدود حقه واستمرت الإجراءات يتابعها إلى ما قبيل البيع وعندئذ تدخل دائن آخر بنفس المبلغ في الحجز فمعنى ذلك أن حصيلة البيع سوف توزع عليهما بالتساوي بل وقد يستأثر بها الدائن اللاحق في الحجز إذا كان دينه يعطيه حق التقدم وذلك يعني أن الحاجز الأول سيضطر إلى البدء مرة ثانية في حجز جديد على أموال أخرى للمدين لاستيفاء باقي حقه أو حقه كله مما يعطل كثيراً حصوله عليه بعكس الحال لو قام الدائن بالحجز من أول مرة على ما يزيد على قيمة حقه فهنا سيأمن لحد كبير من عدم انتقاص حقه من حصيلة الحجز إذ ما تدخل دائن آخر في الحجز.

إلا أنه بالرغم من هذه الاعتبارات السابق ذكرها، فإن المشرع الجوي خرج عن هذا الأصل ونص على ضرورة التنفيذ بدايةً على كافة أموال المدين الأخرى وإثبات عدم كفايتها قبل التنفيذ على الطائرة، والحكمة من ذلك هي ما للطائرة من أهمية لا تقتصر على مالكة فحسب وإنما قد تتعداه لتكون ذات أهمية للصالح العام ولاقتصاد الدولة نفسها، والتنفيذ عليها ببيعها قد يضر هذه المصالح، مما دعا المشرع أن يقرر أن يكون هذا الخيار هو آخر الخيارات المتاحة لحصول الدائن أو الدائنين على حقهم.

لكن السؤال في هذه الحالة هل يجب على الدائن الذي يملك رهن على الطائرة، أو صاحب حق الامتياز عليها، أن يقوم بالتنفيذ على أموال المدين كافة قبل اللجوء للتنفيذ على الطائرة المرهونة !!؟

لمناقشة هذا الموضوع نلجأ للمقارنة ،فقانون الطيران المدني السوري لم ينص على أي حالة خاصة تمنع الحجز التنفيذي عليها ،بعكس ما قام به المشرع المصري ،فوفقاً للمادة السابعة من قانون ١٩٧٦\٢٦ لا يجوز الحجز التنفيذي على الطائرات التي لا يجوز توقيع الحجز الاحتياطي عليها وهي الطائرات السابق ذكرها بمناسبة دراسة الحجز الاحتياطي ،على أن المادة السابعة المشار إليها وبالرغم من ذلك المنع استثنت حالتين على سبيل الحصر^{٢١٥}، ومقتضى ذلك أنه يجوز توقيع الحجز التنفيذي في هاتين الحالتين ولو كان محل الحجز إحدى الطائرات التي لا يجوز توقيع الحجز عليها، وهاتين الحالتين هما :

الحالة الأولى: إذا كان الحجز لاستيفاء دين مضمون برهن أو حق امتياز على الطائرة المطلوب توقيع الحجز التنفيذي عليها.

الحالة الثانية: إذا قام الدائن طالب الحجز بتجريد المدين من أمواله الأخرى ولم يستوف دينه ومصاريفه لعدم كفايتها أو أثبت أن بقية أموال المدين مالك الطائرة مستغرقة بحجوز تحفظية أو تنفيذية أو أن هذا المدين ليس له أية أموال أخرى غير الطائرة.

نستنتج مما ذكر أن المشرع المصري يجيز الحجز التنفيذي على الطائرة دون ضرورة التنفيذ على أموال المدين كاملة بداية ،وهو ما أكدته الحالة الأولى المتعلقة بصاحب الرهن أو حق الامتياز على الطائرة ،فلهذا الأخير التنفيذ على الطائرة بداية ومباشرة ،دون الحاجة للتنفيذ على غيرها من أموال المدين، حتى ولو كانت هذه

^{٢١٥} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١١٧.

الطائرة مما لا يجوز إيقاع الحجز التنفيذي عليها في القانون المصري.

أما المشرع السوري لم ينص في قانون الطيران على حالات تمنع الحجز التنفيذي على الطائرة، وذلك لأنه اعتبر حالة الحجز التنفيذي على الطائرة هي المرحلة الأخيرة أو الخيار الأخير، فإنه لم ينص على استثناء خاص بالنسبة للدائن المرتهن أو صاحب حق الامتياز كما فعل المشرع المصري، بالتالي يجب على الدائن المرتهن وصاحب حق الامتياز على الطائرة كما غيرهم من الدائنين التنفيذ على أموال المدين كافة وإثبات عدم كفايتها حتى يتمكنوا من التنفيذ على الطائرة.

ثانياً : السند التنفيذي الذي يمكن الدائن من حجز الطائرة تنفيذياً

الحق في التنفيذ على الطائرة هو في الواقع الحق في إلزام المدين بتنفيذ ما التزم به أي قيامه بالوفاء وسببه هو أصل حقه فإذا كان أصل الحق هو العقد فإن سبب حق الدائن في التنفيذ الجبري هو أيضاً ذات العقد، أما السند التنفيذي فهو الأداة اللازمة للتنفيذ على الطائرة وليس سببه، أي هو الشكل المطلوب لإجراء التنفيذ على الطائرة، وهو أيضاً الحالة القانونية الناشئة عن اقتضاء الحق بالقوة الجبرية، فإن سببه هو امتناع المدين عن الوفاء الواجب^{٢١٦}.

ونظراً لما تتميز به إجراءات التنفيذ الجبري على الطائرة من خطورة بالنسبة للمنفذ ضده، أراد القانون أن يحصر سبب التنفيذ في أعمال قانونية معينة رأى أنها وحدها الجديرة بتأكيد الحق

^{٢١٦} - محمد ذكي شمس، أصول التنفيذ، مطبعة الداودي، عام ٢٠١٠، ص ٩.

الموضوعي المراد اقتضاؤه من المدين جبراً وأسماءها بالأسناد التنفيذية، بالتالي فالتنفيذ الجبري على الطائفة لا يكون إلا لسند تنفيذي، والأسناد التنفيذية كما نص عليها قانون أصول المحاكمات السوري هي الأحكام والقرارات والعقود الرسمية والأوراق الأخرى التي يعطيها القانون قوة التنفيذ^{٢١٧}.

والقواعد العامة في أصول التنفيذ تذهب إلى عدم جواز طلب التنفيذ الجبري إلا بالاستناد إلى سند صالح للتنفيذ، والسبب في ذلك أن السند التنفيذي هو الوسيلة الوحيدة التي تؤكد وجود حق طالب التنفيذ في ذمة المطلوب التنفيذ ضده.

والاسناد التنفيذية حسب النص أربعة أنواع وهي :

١- الأحكام :

وهي أقوى الأسناد التنفيذية لأنها حاصلة قضاء الخصومة في القضايا التي ترفع أمام المحاكم أو المحكمين وهي تصدر بعد تحقيق كامل مؤكد لوجود الحق وملزمة للمدين بالوفاء، ويقصد بالأحكام في هذا المقام تلك التي تصدر من المحاكم التابعة لجهة من جهات القضاء، وكذلك أحكام المحكمين وذلك بعد اتخاذ مايتطلبه القانون لجواز تنفيذها.

٢- القرارات :

وهو النوع الثاني من الأسناد التنفيذية، فالمشرع السوري أخذها عن القانون المصري وأبدل كلمة أوامر بكلمة قرارات^{٢١٨} دون أن يحدد

^{٢١٧} - المرجع السابق، ص ١٣.

^{٢١٨} - المرجع السابق، ص ١٩.

هذه القرارات التي تأخذ صفة السند التنفيذي، وأمام غياب النص القاضي بتحديددها، يمكن أن تشمل القرارات التي تصدر في غرفة المذاكرة عن قضاة الأساس أو تلك التي يمكن أن تصدر أثناء الدعوى ولا تنتهي بها الخصومة، كقرارات الحجز الاحتياطي، أو قرارات الحجز لدى الغير.

٣- العقود الرسمية :

والعقود الرسمية كما عرفت في المادة ٥ من قانون البينات هي التي يثبت فيها موظف عام أو شخص مكلف بخدمة عامة طبقاً للقواعد القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه ما تم على يديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن، كأسناد الكاتب بالعدل، لكن بالنسبة لأسناد الكاتب بالعدل خصت فقط لما يقوم الكاتب بالعدل بأنشائه وتنظيمه^{٢١٩}، كذلك الحال عقود الرهن والتأمين^{٢٢٠}.

والعقود الرسمية النوع الثالث من الأسناد التنفيذية القابلة للتنفيذ مباشرة دون حاجة للرجوع إلى القضاء والاستحصال على حكم

^{٢١٩} - وتذهب المادة ٣١ من قانون الكاتب بالعدل رقم ٥٤ لسنة ١٩٥٩ خص النوع الأول بالتنفيذ الجبري المباشر أي اعتبره من الأسناد التنفيذية وباعتبار النوع الثاني من أسناد الكاتب بالعدل تبقى من نوع السندات الرسمية ذات التاريخ الثابت لا أكثر ولا أقل وهي بحاجة إلى دعوة وحكم قضائي لإمكان تنفيذها. وهذا ما تأكده محكمة الاستئناف، أن سند الدين المنظم من قبل الكاتب بالعدل هو بمنزلة الأحكام ولا تتوقف دائره التنفيذ عن متابعة إجراءات تنفيذه إلا بموجب قرار قضائي بوقف التنفيذ.

(استئناف رقم ٣١ اساس تنفيذي ٢٦ تا ١٦/٢/١٩٧٥ مجلة المحامون ص ١٩٩ لعام ١٩٧٥).

سند الدين الموثق من الكاتب بالعدل هو رخصة بالدين يخضع للإنكار والاعتراض لذلك لا يعتبر سنداً تنفيذياً.

(استئناف رقم ١٠٠٤ اساس ١٠٣٠ تا ٣١/١٢/١٩٩١ سجلات الاستئناف).

^{٢٢٠} - ان المرتهن يملك بعد تسجيل الرهن سنداً رسمياً له قوة التنفيذ دون حاجة إلى دعوى.

(نقض رقم ٤٥٥ تا ٢٨/١١/١٩٥٤ مجلة القانون ص ١٣٨ لعام ١٩٥٥).

قضائي بها، لكن يحق لمن يجري التنفيذ بحقه بناءً على هذه الأسناد أن يلجأ إلى محاكم الأساس منازعاً في السند لأي سبب كان، في مثل هذه الحالات لا يوقف رئيس التنفيذ الإجراءات التنفيذية، وإنما يتعين على الخصم الحصول على قرار يوقف تنفيذ الإجراءات من المحكمة المختصة ريثما يثبت بالنزاع.

أما بالنسبة للأسناد الرسمية القابلة للتنفيذ المحررة في بلد أجنبي والتي يكثر وجودها فيما يتعلق بالطائرة بسبب تجوالها الدائم بين الدول، فيجوز الحكم بتنفيذها بنفس الشروط المقررة في قانون ذلك البلد لتنفيذ الأسناد الرسمية القابلة للتنفيذ المحررة في سورية، ويطلب الحكم بالتنفيذ بدعوى تقدم إلى محكمة البداية التي يراد التنفيذ في دائرتها، ولا يجوز الحكم بالتنفيذ إلا بعد التحقق من توافر الشروط المطلوبة لرسمية السند وفقاً لقانون البلد الذي تم فيه والتحقق من خلوه مما يخالف الآداب والنظام العام في سورية^{٢٢١}.

٤- الأوراق الأخرى التي يعطيها القانون قوة التنفيذ :

يمكن القول بأن المشرع قصد بها جميع الأوراق والأسناد العادية منها أو الموثقة التي يسمح القانون بتقديمها إلى دائرة التنفيذ لتنفيذها مباشرةً وضمن أصول معينة دون حاجة إلى إصدار حكم سابق بالإلزام بها.

^{٢٢١} - محمد ذكي شمس، مرجع سابق، ص ٢٧.

الفرع الثاني

إجراءات الحجز التنفيذي والبيع الجبري للطائرة

قانون الطيران المدني باعتباره قانوناً خاصاً فيما يتعلق بالطائرات وإن كان قد تطرق لبعض القواعد التي تتعلق بالحجز التنفيذي إلا أنه لم يتطرق لإجراءات هذا الحجز والبيع الجبري الواقع على الطائرات بالتالي يجب الرجوع للقواعد العامة في الحجز التنفيذي الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية السوري.

لكن يجب التساؤل بدايةً إذا ما كانت القواعد المتعلقة بالحجز التنفيذي للمنقول هي التي يجب تطبيقها على الطائرة بما أنها منقول ذو طبيعة خاصة أم القواعد المتعلقة بالحجز التنفيذي للعقار بما أنها تخضع لإجراءات تقاربها من الإجراءات المتعلقة بالعقار والمتعلقة بالتسجيل في سجل الطائرات ؟

وللمسألة أهمية كبيرة فهي التي تحدد الإجراءات المتبعة للحجز على الطائرة وهي تحدد الجهة أو السلطة التي تقوم بالبيع والجهة التي تقرر البيع والجهة التي يتم الطعن بالبيع لديها وطوارئ هذا الحجز^{٢٢٢}.

لكن المشرع حسم الأمر، وذلك بالنظر لتعريف الطائرة وفقاً لقانون الطيران المدني، فنص على أن الطائرة تعتبر مالاً منقولاً فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في سوريا، بالتالي فالطائرة تعامل معاملة المنقول وتطبق عليها القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التنفيذي على المنقول، وما التسجيل إلا استثناء من طبيعة المنقول

^{٢٢٢} - يوسف نجم جبران، مرجع سابق، ص ٥٢٥.

لغاية خاصة، ولا يمتد لتطبيق قواعد العقار عليها، وهو ما أكدت عليه المادة (٤٥) من قانون الطيران المدني (استثناء من القواعد العامة المطبقة بشأن الحجز على الأموال المنقولة، يسجل الحجز على سجل الطائرات، بناءً على طلب الدائن).

بالتالي فالتسجيل ما هو إلا استثناء لقواعد وإجراءات الحجز التنفيذي للمنقول والتي هي إنذار إجرائي ومن ثم تقرير الحجز، وإقامة حارس قضائي، ويسجل الحجز التنفيذي في السجل الخاص بقيد الطائرة^{٢٢٣}، وينتج التسجيل أثره ومفاعيله كما ينتجه تسجيل محضر الحجز العقاري^{٢٢٤}.

والحجز تنفيذياً على الطائرة يستهدف كما مر معنا تحويل هذه الطائرة إلى مبلغ من النقود، والوسيلة هي بيع الطائرة في المزاد العلني جبراً عن المدين، فسنعرض لموضوع البيع الجبري والذي هو النهاية الطبيعية للتنفيذ بالحجز على الطائرة ونزع الملكية، ثم نتحدث عن بعض الأحكام الخاصة التي نصت عليها اتفاقية جنيف فيما يتعلق بالبيع الجبري للطائرة.

أولاً : البيع الجبري للطائرة

قياساً على السفينة نجد أن التنفيذ الجبري على الطائرة هو التنفيذ الذي تجريه السلطة العامة تحت إشراف القضاء ورقابته بناءً على طلب دائن بيده سند مستوف لشروط خاصة وذلك بقصد استيفاء حقه

^{٢٢٣} - تنص المادة ٢٥ من قانون الطيران المدني المتعلقة بسجل الطائرات (يتضمن السجل كافة الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث للطائرة وتاريخ حدوثها).

^{٢٢٤} - أحمد خليل، مرجع سابق، ص ١٧٢.

الثابت في هذا السند من المدين قهراً عنه فالتنفيذ الجبري إنما يحل إذن محل الوفاء الإجباري بسبب امتناع المدين عن هذا الوفاء^{٢٢٥}.

واتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ في سبيل تشجيع وحماية الائتمان على الطائرات تعرضت لموضوع التنفيذ الجبري على الطائرة إقتضاءً لما قد يقرر عليها من تأمينات أو يثقل ذمة مالكيها من ديون، لكنها في معالجتها اتبعت السبيل ذاته الذي سلكته بشأن صحة الحقوق ونفاذها التي اعترفت بها الاتفاقية، أي اكتفت بالإحالة إلى قانون الدولة التي يتم فيها التنفيذ^{٢٢٦}، واقتصرت الاتفاقية على تنظيم طريقة شهر إعلان البيع فقط، وبعض الأحكام الخاصة بهذا البيع.

ولما للطائرة من أهمية اقتصادية كبيرة، ولما يؤديه توقفها عن النشاط الجوي من ضرر لا يقتصر فقط على مالكيها أو مستثمريها، أوجب المشرع السوري في المادة ٤٦ من قانون الطيران المدني على القضاء أن يفصل على وجه الاستعجال في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات، وتبدأ إجراءات حجز الطائرة بطلب يقدمه الدائن أو من ينوب عنه إلى دائرة التنفيذ المختصة، والتي هي الدائرة التي توجد في منطقة المحكمة التي أصدرت الحكم أو الدائرة التي أنشئ السند التنفيذي في منطقتها، ويجوز التنفيذ في الدائرة التي يكون موطن المدين أو أمواله فيها أو الدائرة التي اشترط الوفاء في منطقتها ويجب أن يكون هذا الطلب مشتملاً على اسم الدائن، ولقبه، وموطنه، واسم

^{٢٢٥} - امل شرباء، الحجز التنفيذي على السفينة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد الثاني، ص ١٧٥.

^{٢٢٦} - المادة السابعة من اتفاقية جنيف (إجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقرها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع).

ولقب وموطن المحكوم عليه، أو المدين، مرفقاً مع الطلب أيضاً السند التنفيذي^{٢٢٧}.

ويختص رئيس التنفيذ بالفصل في جميع الطلبات التنفيذية كالمراجعات والاعتراضات والإشكالات المتعلقة بإجراءات التنفيذ والأسناد الصالحة للتنفيذ، وذلك دون التعرض أو المساس بأصل الحق، وذلك بعكس رئيس التنفيذ والملقب بقاضي التنفيذ في مصر الذي يختص بالفصل في جميع منازعات التنفيذ الموضوعية والوقتية أيضاً كانت قيمتها^{٢٢٨}، فرئيس التنفيذ في سوريا يملك الصلاحية المطلقة على ضوء ظاهر السند التنفيذي لا من أجل الحكم بالأصل وإنما لاتخاذ الإجراء التنفيذي المناسب.

وتكون القرارات التي يصدرها رئيس التنفيذ قابلة للطعن لدى محكمة استئناف المنطقة، ويخضع الاستئناف للميعاد والأصول المتبعة في استئناف القضايا المستعجلة، وتفصل محكمة الاستئناف في غرفة المذاكرة في الطعن بقرار له قوة القضية المقضية.

ولا يجوز حجز طائرة المدين ولا إجراء البيع إلا بعد إخطار المدين وانقضاء هذا الميعاد، وتشتمل ورقة الإخطار الموجهة للمدين على بيان نوع السند التنفيذي وتاريخه ومقدار الدين المطلوب، وإعذار المدين بأنه إذا لم يدفع الدين خلال ثلاثة أيام تباع الطائرة المحجوزة^{٢٢٩}.

^{٢٢٧} - امل شربا، مرجع سابق، ص ١٧٩.

^{٢٢٨} - محمد ذكي شمس، مرجع سابق، ص ١٢٠.

^{٢٢٩} - امل شربا، مرجع سابق، ص ١٨٠.

ويتم الحجز على الطائرة بمقتضى محضر يحرر في المكان الذي توجد به الطائرة التي صدر الأمر بالحجز عليها، ما لم تدع الضرورة إلى غير ذلك، وتصبح الطائرة محجوزاً عليها بمجرد ذكرها في محضر الحجز ولو لم يعين عليها حارس، ولا يجوز التصريح للطائرة بالإقلاع بمجرد تحرير محضر الحجز، ولا يستدعي الحجز نقل الطائرة المحجوز عليها من موضعها، ويعين مأمور التنفيذ حارساً يختاره للأشياء المحجوزة ما لم يأت الحاجز أو المحجوز عليه بشخص كفاء.

يعتبر الحجز كأن لم يكن إذا لم يطلب البيع خلال ستة أشهر من تاريخ وقوع الحجز، إلا إذا كان البيع قد وقف باتفاق الخصوم أو بحكم المحكمة أو بمقتضى القانون.

وأخيراً على الحاجز قيد محضر الحجز في سجل الطائرات، والا اعتبر الحجز كأن لم يكن، ولا يسري ما يتم من تصرفات على الطائرة أو تترتب من حقوق عليها في حق الحاجز، بعد قيد الحجز في سجل الطائرات حتى ولو كان دائناً عادياً، أو في حق من حكم بإيقاع البيع له.

ويتخذ الرئيس التنفيذي قراراً ببيع الأشياء المحجوزة بناءً على طلب أحد ذوي الشأن، وعلى مأمور التنفيذ أن يشرع بإجراءات البيع فور صدور هذا القرار.

أما بالنسبة للإعلان عن البيع، فذهبت اتفاقية جنيف إلى تنظيم طريقة شهر الإعلان عن البيع فقط، والحكمة من تنظيم شهر إعلان البيع فقط ضمن بنود الاتفاقية هي خشية المشرع الدولي من أن تكون

الأحكام الوطنية في بعض الدول غير كافية لحماية أصحاب هذه الحقوق^{٢٣٠}، واستلزمت بهذا الشأن بعض الإجراءات التي تسبق بالضرورة بيع الطائرة جبرياً لإعلام كافة الدائنين ممن لهم حقوق على الطائرة محل البيع، وقد يفصل بينهم بعد المسافات بما قد يعرض حقوق بعضهم للضياع ومراعاة لهذه الاعتبارات، نصت الاتفاقية على ضرورة اتباع الإجراءات الآتية لصحة بيع الطائرة بيعاً جبرياً^{٢٣١}:

١- يحدد مقدماً تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل :

والغاية من نص الاتفاقية على هذه المدة لتحديد مكان وتاريخ البيع إعطاء كل ذي مصلحة على الطائرة الفرصة للعلم قبل فترة مناسبة بالإجراءات التي تتخذ على هذه الطائرة، فيمكنه هذا العلم من اتخاذ الإجراء الذي يمثل مصلحته في موضوع هذا التنفيذ^{٢٣٢}.

٢- يتعين على الدائن الحاجز أن يقدم الى المحكمة أو إلى أي هيئة قضائية مختصة أخرى مستخرجاً مصدقاً عليه على أن يكون مطابقاً تماماً للقيود المتعلقة بالطائرة.

فمعرفة المحكمة أو الجهة القضائية للقيود ضروري للوقوف على حاله هذه الطائرة فيما يتعلق بالرهن أو حقوق الامتياز أو غيرها من الحقوق والتصرفات القانونية المقيدة بسجل هذه الطائرة.

^{٢٣٠} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٦٠.

^{٢٣١} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٢٠.

^{٢٣٢} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٦٠١.

٣- يتعين على الدائن الحاجز قبل اليوم المحدد للبيع الجبري بشهر على الأقل أن يعلن عنه في المكان الذي تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقاً لجنسيتها وبالتطبيق لأحكام القانون المحلي.

وذلك في الحالة التي يتم فيها التنفيذ على الطائرة في دولة غير الدولة التي تتبع الطائرة جنسيتها، والغاية منه إعلام كافة المتواجدين في الدولة التي تتبع الطائرة جنسيتها بالإجراءات التي تتخذ في حق الطائرة أما بالنسبة للقانون السوري فلا حاجة لمثل هذا الاجراء، لأن المشرع السوري في قانون الطيران المدني أوجب أن يكون التنفيذ في اقليم الدولة التي تتبع الطائرة جنسيتها.

٤- على الدائن الحاجز أن يخطر قبل شهر على الأقل من تاريخ البيع المالك وكذلك أصحاب الحقوق العينية التبعية والديون الممتازة المؤشر بها في السجل بخطاب موصى عليه يرسل اليهم بالبريد الجوي كلما أمكن على عناوينهم الموضحة بالسجل.

والغاية من ذلك واضحة لأن مالك الطائرة وأصحاب الحقوق العينية التبعية وأصحاب الديون الممتازة وغيرهم من أصحاب الحقوق المعترف فيها بالاتفاقية، يمتلكون حقوقاً خاصة على الطائرة نفسها التي يتم بيعها جبراً وليس كبقية الدائنين العاديين أو الذين يملكون حقوقاً خاصة على أموال المدين غير الطائرة.

فأصحاب هذه الحقوق يتقدم كل منهم حسب درجته لاستيفاء حقه من ثمن بيع الطائرة متقدمين بذلك على غيرهم من الدائنين، مما دعا المشرع الدولي أن يتم توجيه دعوة خاصة لهم عن طريق خطاب يوجه إلى عناوينهم الموجودة بسجل الطائرة.

ويترتب على عدم مراعاة هذه الإجراءات أن يعتبر البيع الجبري للطائرة قابلاً للإبطال بناءً على طلب يقدم ممن لحقه ضرر نتيجة هذا البيع ويجب أن يقدم هذا الطلب خلال الشهور الستة اللاحقة للبيع تحسب من يوم إجراء البيع.

ثانياً : الأحكام الخاصة التي نصت عليها اتفاقية جنيف فيما يتعلق بالبيع الجبري على الطائرة :

لا يجوز للدائن بحق من الحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية، ولا للدائن بحق غير مذكور فيها، أن يتخذ إجراءات البيع الجبري إذا لم يكن ثمن الطائرة كافياً لقضاء الحقوق السابقة عليه في المرتبة، وهذا أثر من آثار الأفضلية بين الحقوق يبرره إنتفاء مصلحة الدائن المتأخر في التنفيذ في هذه الحالة، وإن ورد عليه استثناء متعلق ببيع قطع غيار الطائرة^{٢٣٣}.

فبالنسبة للطائرة فقد أوجبت اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ ضرورة توافر شروط للشروع في إجراء أي بيع جبري للطائرة وهو^{٢٣٤}:

- أن تكون المبالغ التي سيتحصل عليها من هذا البيع كافية لتسوية الديون الممتازة التي تم تسجيلها بشكل صحيح والتي تسبق في المرتبة دين الحاجز.
- أو أن يكون المشتري قد تكفل بسداد هذه الديون.

أما إذا أردنا مقارنة هذه القاعدة الخاصة الواردة بالاتفاقية الدولية بالنسبة للقانون السوري، فالقانون السوري جعل البيع الجبري

^{٢٣٣} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحاتة، مرجع سابق، ص ٤٤٩.

^{٢٣٤} - الياس حداد، مرجع سابق، ص ٦١.

للطائرة الخيار الأخير الذي يلجأ اليه لحصول الدائن أو الدائنين على حقهم، بالتالي إذ ما تم حجز التنفيذ على الطائرة تمهيداً لبيعها جبراً فإننا نكون أمام آخر ما يملكه المدين بالتالي يتم التنفيذ عليها سواء استوفى الدائن الحاجز حقه كاملاً أو استوفى جزءاً منه أو لم يستوف أي شيء من حقه.

أما بالنسبة لقطع الخيار فإنها تخضع أيضاً للبيع الجبري بشرط أن يكون ثمن بيعها مساوياً أو يزيد على ثلثي قيمة هذه القطع وذلك عن طريق تحديدها من قبل خبراء معينون من قبل السلطة المختصة بالبيع، وعند توزيع ثمن بيع قطع غيار الطائرة يجوز للسلطة المختصة أن تقصر حق الدائنين أصحاب التأمينات على ثلثي الثمن بعد دفع المصاريف القضائية التي أنفقت أثناء اتخاذ إجراءات التنفيذ لمصلحة الدائنين جميعاً ويبقى ثلث الثمن بعد ذلك ليقضي منه بقية الدائنين حقوقهم، ويلاحظ أن حكم الاتفاقية هنا يفتح لكل الدائنين العاديين فرصة التنفيذ على ثلث ثمن بيع قطع الغيار، كما أن الحكم يجعل الاقتصار على ثلثين شاملاً لكل الحقوق المدعمة بتأمينات ولا يستثنى منها إلا حق الامتياز المقرر للمصروفات القضائية والذي يكون محل الأفضلية المقررة له كل ثمن بيع^{٢٣٥}.

وقد تضمنت الاتفاقية أيضاً حكماً خاصاً آخر فنصت في المادة السابعة فقرة خامسة (إذا وقع في إقليم دولة متعاقدة يكون قد تم إجراء البيع فيها ضرر على السطح من طائرة مثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى، ضماناً لمداينة فللقانون الوطني في تلك الدولة المتعاقدة أن يقرر عند توقيع الحجز على هذه الطائرة

^{٢٣٥} - ابراهيم فهمي ابراهيم شحاتة، مرجع سابق، ص ٤٥٠.

أو على طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق مماثلة لصالح نفس الدائن^{٢٣٦}:

(أ) إن أحكام الفقرة الرابعة أعلاه لن يكون لها أثر بالنسبة للشخص الذي أصابه ضرر أو أذى وكذلك من يخلفه إذا كان من الدائنين الحاجزين.

(ب) إن الحقوق المشار إليها في المادة الأولى والتي تخول ضمانا يثقل الطائرة المحجوز عليها لا يجوز الاحتجاج بها في مواجهة من أصابهم ضرر أو من يخلفهم إلا في حدود ٨٠ % من ثمن البيع).

والغرض من هذا النص الخاص حماية الدائنين الذين قد يقضى لهم بتعويض عما يلحقهم من أضرار سببتها لهم الطائرة على السطح كالأضرار التي تلحق الغير على السطح في الأموال أو الأنفس في حال سقوط الطائرة واحتراقها^{٢٣٧}.

وتلك مشكلة نظمتها اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح، فحددت مجال المسؤولية ومقدار التعويض.

وغاية اتفاقية جنيف بهذا النص الحفاظ على حقوق هؤلاء الدائنين بأنه يجوز للقانون الوطني للدولة التي تمت على إقليمها إجراءات البيع الجبري لطائرة أو أية طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك، عدم الاحتجاج بالحقوق التي تنقل بها الطائرة المحجوز عليها في مواجهة

^{٢٣٦} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨٣.

^{٢٣٧} - ثروت انيس الأسيوطي، مرجع سابق، ص ٨٧.

من أصابهم الضرر على السطح أو من يخلفهم إلا في حدود ٨٠% من ثمن البيع^{٢٣٨}.

ويعني هذا النص أن الحقوق التي ترد على الطائفة يجب أن تنفذ في حدود ٨٠% من ثمن البيع على أن تترك نسبة ٢٠% لتنفيذ ديون التعويض إذا وجدت لمن أصابهم ضرر على السطح من الطائفة محل البيع، هذا ولا يجوز إعمال بند حد ٢٠% من قيمة بيع الطائفة إذا كان المستغل قد أمن على الضرر الذي حدث على السطح تاميناً مناسباً وكافياً.

ويرى الفقه أن نسبة ٢٠% المقررة لحقوق التعويض عن الأضرار التي تتسبب على السطح هي الحد الأدنى ويمكن أن يرتفع متى كانت الديون الأخرى التي أثقلت بها الطائفة غير مستغرقة لنسبة الثمانين في المائة^{٢٣٩}.

ومتى تم بيع الطائفة بيعاً إجبارياً مستوفياً للشروط والإجراءات سواء تلك التي يستلزمها القانون الوطني أو أحكام اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ فإنه يترتب أثره من حيث نقل ملكيتها إلى المشتري خالصة من كافة الحقوق التي وردت عليها ولو لم تدخل في تقدير المشتري^{٢٤٠}.

^{٢٣٨} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٢٠.

^{٢٣٩} - أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٨٢.

^{٢٤٠} - سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص ١٢٠.

خاتمة :

في ضوء ما تقدم من عرض لأحكام الحقوق الواردة على الطائرة ومناقشتها وفقاً لأحكام المعاهدات والقوانين السورية^{٢٤١}، يتبين لنا أنه:

- على الرغم من الأهمية الكبيرة التي أنتجتها هذه الاتفاقيات الدولية إلا أنها لم تحط بكل الجوانب المتعلقة بالحقوق الواردة على الطائرة فالمشرع الدولي وإن أوجب الاعتراف بهذه الحقوق (كالملكية والرهن والامتياز وغيرها)، إلا أنه اقتصر في تنظيمه لها على بعض الأمور وأحال كل الإجراءات والتفصيلات الأخرى إلى قانون الدولة التي يثار فيها النزاع، وهو ما يتنافى بعض الشيء مع الهدف من هذه الاتفاقيات والتي جاءت لتضع حداً لاختلاف الأحكام بين الدول والمتعلقة بالحقوق على الطائرة.
- أما فيما يتعلق بالقانون السوري، فالمشرع السوري وضع أحكاماً خاصة لتنظيم الحقوق التي ترد على الطائرة، وأدرج أيضاً بعض الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية ضمن نصوصه^{٢٤٢}، إلا أنه في سبيل تنظيمه لهذه الحقوق أغفل بعض النقاط الهامة فيما يتعلق بها فالمشرع السوري في قانون الطيران المدني لم يتعرض لبعض المواضيع الهامة (كالرهن وحقوق الامتياز على الطائرة)

^{٢٤١} - قانون الطيران المدني، القانون التجاري، القانون المدني، قانون اصول المحاكمات المدنية.

^{٢٤٢} - ضمن قانون الطيران المدني كالمادة ٤٢ و المتعلقة بحالات عدم جواز الحجز على الطائرة تحفظياً

مما يؤدي إلى وجود نقص في التشريع الخاص المتعلق بالطائرة باعتبارها منقولاً ذا طبيعة خاصة.

التوصيات :

- فيما يتعلق بالموضوع في المجال الدولي، فنرى أنه في حال أردنا الوصول إلى التنظيم الأمثل لمسألة الحقوق التي ترد على الطائرة، يجب إيجاد صيغة لاتفاقية دولية جديدة تنظم هذه المسائل تنظيمًا شاملاً بكل تفاصيله الأساسية توحيد بذلك القواعد المتعلقة بهذه الحقوق في المجال الدولي.
- أما في المجال الوطني فنرى بأنه لا بد من إعادة النظر بمسألة تنظيم الحقوق التي ترد على الطائرة عن طريق سد الثغرات التشريعية والتعديل على النصوص التي قد تؤثر على هذا النشاط الاقتصادي المهم، أو أفراد قواعد خاصة تنظم هذا المسألة بشكل كامل وذلك على غرار ما ذهبت إليه بعض التشريعات الأخرى (كالقانون المصري رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦) التي أفردت أحكاماً خاصة فيما يتعلق بالحقوق الواردة على الطائرة.

المراجع القانونية

مراجع عامة :

- أحمد خليل ،التنفيذ الجبري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، عام ٢٠٠٣.
- جاك يوسف الحكيم، العقود الشائعة أو المسماة (عقد البيع)، منشورات جامعة دمشق عام ٢٠٠٦.
- صخر أحمد الخصاونة، عقد التأجير التمويلي، دار وائل للنشر، عمان، عام ٢٠٠٥.
- عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية ، القاهرة، عام ١٩٦٤.
- فريد عقيل ،الحجز الاحتياطي ،مطابع ألف باء الاديب ،دمشق ،عام ١٩٨٨.
- محمد ذكي شمس الدين، الحجز(على ضوء القانون رقم ٨ لعام ٢٠١٠)، مطبعة الداودي، دمشق، عام ٢٠١٠.
- محمد ذكي شمس، اصول التنفيذ، مطبعة الداودي، دمشق، عام ٢٠١٠.
- محمد وحيد الدين سوار، النظرية العامة للالتزام، جامعة دمشق، عام ٢٠٠٤.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري (الجزء الاول السفينة)، المكتب الجامعي الحديث، جامعة الإسكندرية، عام ١٩٩٣
- هاني محمد دويدار، الجديد في أعمال المصارف من الوجهتين القانونية والاقتصادية (الجزء الثاني)، منشورات الحلبي الحقوقية (بيروت، لبنان)، منشورات الحلبي الحقوقية ،لعام ٢٠٠٢.
- هشام فرعون ،القانون التجاري البحري ،منشورات جامعة حلب ،عام ١٩٨٥.
- يوسف نجم جبران، طرق الاحتياط والتنفيذ، منشورات عويدات، بيروت، عام ١٩٨١.

مراجع خاصة :

- ابراهيم فهمي ابراهيم شحادة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٦.
- ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، القاهرة، عام ١٩٨٢.
- الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، عام ٢٠٠٥.
- ثروت انيس الأسبوط، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٦٦.
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، عام ١٩٨٩.
- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، عام ٢٠٠١.
- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، عام ٢٠٠٢.

رسائل ماجستير والدبلوم :

- ربيعة بن عزوز، عقد الايجار التمويلي كوسيلة للتمويل، رسالة ماجستير، دمشق، عام ٢٠٠٨.
- زيد العرفج، حق الانتفاع (دراسة مقارنة مع حق الإيجار)، رسالة للدبلوم، دمشق، عام ٢٠٠٤.

المقالات :

- امل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٤، العدد الثاني، عام ٢٠٠٨.

الاتفاقيات الدولية والقوانين :

- اتفاقية جنيف لعام ١٩٤٨ المتعلقة بالاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة والموقعة بتاريخ ١٩٤٨/٦/١٩.
- اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز على الطائرات الموقعة بتاريخ ١٩٣٣/٥/٢٩.
- اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ والمتعلقة بالطيران المدني الدولي والموقعة بتاريخ ١٩٤٤/١٢/٧.
- القانون المدني السوري، رقم /٨٤/، عام ١٩٤٩.
- القانون التجاري السوري، رقم /٣٣/، عام ٢٠٠٧.
- قانون اصول المحاكمات المدني السوري، رقم /٨٤/، عام ١٩٥٣.
- قانون الطيران المدني، رقم /٦/، عام ٢٠٠٤.

الفهرس

١	مقدمة :
	الفصل الاول :
٩	الحقوق العينية الاصلية (الملكية)
٩	المبحث الاول : ملكية الطائرة
١١	المطلب الاول : الطائرة بمفهوم الاتفاقيات الدولية
١١	الفرع الاول : ماهية الطائرة وفقاً للاتفاقيات الدولية
١١	اولاً : ماهية الطائرة
١٤	ثانياً : الطائرة في مرحلة الصناعة
١٥	الفرع الثاني : شروط صلاحية الطائرة للملاحة الجوية
١٥	اولاً: المستندات التي يتوجب أن تحملها الطائرة
٢٣	ثانياً: صيانة الطائرة (عقد الصيانة)
٢٥	المطلب الثاني : نقل ملكية الطائرة(بيع الطائرة)
٢٧	الفرع الاول : احكام عقد بيع الطائرة
٣٧	الفرع الثاني : آثار عقد بيع الطائرة
٤٣	المبحث الثاني : استغلال ملكية الطائرة(إيجار الطائرات)
٤٧	المطلب الاول : القواعد العامة في إيجار الطائرات
٤٧	الفرع الاول : صور الايجار التي ترد على الطائرة

- الفرع الثاني : إثبات عقد الايجار ونطاق استغلاله ٥٨
- المطلب الثاني : القواعد الخاصة لكل صورة من صور ايجار الطائرة ٦٥**
- الفرع الاول : التزامات الطرفين في عقد الايجار ٦٥
- الفرع الثاني : احكام المسؤولية في صور إيجار الطائرة ٨٦
- الفرع الثالث : انتهاء عقد ايجار ٩١

الفصل الثاني :

- الحقوق العينية التبعية وإجراءات التنفيذ ٩٩**
- المبحث الاول : الرهن والامتياز الواردة على الطائرة ١٠٠**
- المطلب الاول : الرهن الوارد على الطائرة ١٠٠**
- الفرع الاول : إنشاء عقد الرهن ١٠٥
- الفرع الثاني : اثار عقد الرهن وانقضائه ١١٥
- المطلب الثاني : حقوق الامتياز الواردة على الطائرة ١٢٣**
- الفرع الاول : الحقوق المقرر لها الامتياز على الطائرة ١٢٥
- الفرع الثاني : محل الامتيازات الجوية واجراءات وجودها ١٣٤
- الفرع الثالث : اثار الامتيازات الجوية وانقضائها ١٤٩
- المبحث الثاني : الحجز على الطائرة ١٤٣**
- المطلب الاول : الحجز الاحتياطي على الطائرة ١٤٥**
- الفرع الاول : الحجز الاحتياطي وإجراءاته ١٤٧
- الفرع الثاني : حالات عدم جواز الحجز وانقضائه ١٥٦

المطلب الثاني : الحجز التنفيذي على الطائرة	١٦٣
الفرع الأول : التعريف بالحجز التنفيذي	١٦٣
الفرع الثاني : اجراءات الحجز التنفيذي والبيع الجبري	١٧٢
خاتمة	١٨٣
مراجع	١٨٥

ملاحق :

المعاهدة المتعلقة بالاعتراف الدولي

بالحقوق على الطائرات والموقع عليها في جنيف بتاريخ ١٩٤٨/٦/١٩

انه بناء على توصية المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في شيكاغو خلال شهري نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٤٤ بأعداد معاهدة تتعلق بنقل ملكية الطائرات وذلك في وقت قريب

ولما كان من المرغوب فيه بحق رعاية لانتشار نطاق الطيران المدني الدولي في المستقبل أن تصبح الحقوق المرتبة على الطائرات معترفا بها دوليا

المادة الأولى :

تتعهد الدول المتعاقدة بأن تعترف بما يلي

- ١- حق الملكية على الطائرة
- ٢- الحق لمن حاز طائره في أن يكتسب ملكيتها عن طريق الشراء
- ٣- الحق في استعمال طائرة إعمالا لأحكام عقد إيجار اتفق على أن تكون مدته ستة شهور على الأقل
- ٤- حق الرهن الرسمي ورهن الغاروقة (الموتجاجة) وكل حق مشابه لهما يكون على طائرة ينشأ عن طريق الاتفاق ضمانا للوفاء بدين على أن تكون هذه الحقوق قد :
- (أ) أنشئت طبقا لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم تسجيل الطائرة وفقا لجنسيتها وقت إنشائها.

ب) تم قيدها بانتظام في السجل العام للدولة المتعاقدة حيث تكون الطائفة قد سجلت وفقا لجنسيتها.

يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث سجلت الطائفة وفقا لجنسيتها سلامة ترتيب عمليات القيد المتعاقبة في مختلف الدول المتعاقدة عند إجراء كل عملية منها.

- ليس في أحكام هذه المعاهدة ما يحول دون الاعتراف في الدول المتعاقدة بالتطبيق لقانونها الوطني بصحة أي حقوق أخرى مرتبه على الطائفة.

مع ذلك فلا تسلم الدول المتعاقدة أو تعترف بالأفضلية لأي حق على تلك الحقوق الوارد ذكرها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

المادة الثانية :

١- جميع عمليات القيد المتعلقة بطائفة يتعين أن تتم في نفس السجل.
٢- ما لم ينص على ما يخالف أحكام هذه المعاهدة يحدد قانون الدولة المتعاقدة حيث تم قيد الحق الآثار المترتبة في مواجهة الغير على قيد حق من الحقوق المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة الأولى.

٣- من حق كل دولة متعاقدة أن تحول دون قيد حق على طائفة ما لم يكن قد نشأ صحيحا وفقا لنصوص قانونها الوطني.

المادة الثالثة :

١- يذكر بشهادة تسجيل كل طائفة وفقا لجنسيتها عنوان الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل.

٢- لكل شخص الحق في أن يستلم من هذه الجهة مراسلات أو صوراً أو مستخرجات مصدقاً عليها طبق الأصل وتكون حجة لما ورد بالسجل حتى يقوم الدليل على عكسها.

٣- إذا نص قانون دولة متعاقدة على أن إيداع مستند في الملف يغني عن قيده ترتب على هذا الإيداع نفس آثار القيد في أغراض هذه المعاهدة ويتبع عند ذلك كل ما من شأنه أن يجعل هذا المستند في متناول الكافة

٤- يجوز تحصيل رسوم معقولة مقابل كافة الخدمات التي تؤديها الجهة المنوط بها الاحتفاظ بالسجل

المادة الرابعة :

١- تسلم الدول المتعاقدة بأن المطالبات المتعلقة بـ

(أ) المكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة

(ب) المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة

تقدم على كافة الحقوق والمدينات الأخرى التي تثقل الطائرة وبشرط أن تكون ممتازة ومقترنة بحق التتبع وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تمت أعمال الإنقاذ أو التحفظ.

٢- المدينات المذكورة في الفقرة ١ من المادة تكون مرتبتها على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كان سبباً في نشأتها.

٣- ويمكن أن تكون هذه المدينات محلاً للتأثير بها في السجل خلال الثلاثة شهور التالية لاكتمال الأعمال التي كانت سبباً في نشأتها

٤- ويمتنع على الدول المتعاقدة الأخرى متى انقضت مدة الثلاثة الشهور المنصوص عليها أعلاه التسليم بالتأمينات المقررة ما لم يحدث خلال هذه المدة.

أ) أن تكون قد تم التأشيرة في السجل وفقا للفقرة الثالثة بالمداينة الممتازة.

ب) أن يكون قد تم الاتفاق على مبلغ المداينة ا وان يكون قد تم رفع دعوى قضائية للمطالبة بهذا الحق وعندئذ يحدد قانون المحكمة التي رفع إليها النزاع أسباب انقطاع أو إيقاف هذه المدة.

٥- تسري هذه المادة على الرغم من أحكام الفقرة الثانية من المادة الأولى.

المادة الخامسة :

تمدد الأولوية التي امتازت بها الحقوق المشار إليها في الفقرة (١-د) من المادة الأولى إلى جميع المبالغ المضمونة على انه فيما يتعلق بالفوائد فلا تمتد الأولوية إلا إلى تلك التي قد استحققت منها خلال السنوات الثلاثة المتقدمة على بدء إجراءات التنفيذ وفي خلال الإجراءات

المادة السادسة :

في حالة توقيع الحجز أو إجراء البيع الجبري لطائرة أو إي حق عليها لا تلتزم الدول المتعاقدة بان تعترف إضرارا إما بالدائن الحاجز أو بمن يباشر التنفيذ بالمشترى بإنشاء أو بنقل إي من الحقوق المبينة

في الفقرة ١ من المادة الأولى والذي يكون قد أجراه من اتخذت إجراءات البيع أو إجراءات التنفيذ في مواجهته وذلك مع علمه بها.

المادة السابعة :

- ١- إجراءات البيع الجبري لطائرة هي تلك التي يقررها قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري البيع
- ٢- ويتعين مع ذلك مراعاة الأحكام الآتية :

أ) يحدد مقدما تاريخ ومكان البيع بسنة اسابيع على الأقل.

ب) يتعين على الدائن الحاجز إن يقدم إلى المحكمة ا والى أية هيئة مختصة أخرى مستخرجا مصدقا عليه طبق الأصل بالقيود المتعلقة بالطائرة وعليه قبل اليوم المحدد لإجراء البيع بشهر على الأقل إن يعلن عنه في المكان الذي تكون الطائرة قد سجلت فيه وفقا لجنسيتها وبالتطبيق لإحكام القانون المحلي ثم يخطر المالك وكذلك أصحاب الحقوق أو المداينات الممتازة المؤشر بها في السجل طبقا للفقرة الثالثة من المادة الرابعة بخطاب موصى عليه يرسل بالبريد الجوي على قدر الإمكان إلى العناوين المنوه عنها في السجل.

- ٣- النتائج المترتبة على عدم مراعاة أحكام الفقرة ٢ هي تلك التي ينص عليها قانون الدولة المتعاقدة حيث تم البيع ومع ذلك فإن إي بيع يكون قد تم إخلالا بالقواعد المحددة في هذه الفقرة يكون قابلا للبطلان بناء على طلب يقدمه في بحر الشهور الستة اللاحقة للبيع كل من أصابه ضرر من جراء هذه المخالفة.

- ٤- لا يمكن إن يتم إجراء إي بيع جبري ما لم تكن الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز بالتطبيق لأحكام هذه المعاهدة

والتي يكون قد أقيم الدليل عليها إمام السلطة المختصة قد سويت من ثمن البيع أو قد تكفل بها المشتري.

٥- إذا وقع في إقليم دولة متعاقدة يكون قد تم إجراء البيع فيها ضرر على السطح من طائفة مثقلة بأحد الحقوق المنصوص عليها في المادة الأولى ضمانا لمداينة فللقانون الوطني في تلك الدولة المتعاقدة أن يقرر عند توقيع الحجز على هذه الطائفة أو على طائفة أخرى مملوكة لنفس المالك ومثقلة بحقوق مماثلة لصالح نفس الدائن :

(أ) إن أحكام الفقرة الرابعة أعلاه لن يكون لها اثر بالنسبة للشخص الذي أصابه ضرر أو أذى وكذلك من يخلفه إذا كان من الدائنين الحاجزين.

(ب) أن الحقوق المشار إليها في المادة الأولى والتي تخول ضمانا يثقل الطائفة المحجوز عليها لا يجوز الاحتجاج بها في مواجهة من أصابهم ضرر أو من يخلفهم إلا من حدود ٨٠ % من ثمن البيع.

ومع ذلك فلا يجوز إعمال النصوص السالفة الذكر في هذه الفقرة إذا كان المستغل قد امن على الضرر الذي حدث على السطح تأميناً مناسباً وكافياً أو من باسمه لدى الدولة أو مؤسسة تأمين في دولة ما.

فإذا انتقى أي قيد آخر في قانون الدولة المتعاقدة حيث يجري بيع الطائفة المحجوز عليها يعد الضرر مؤمناً عليه في مفهوم هذه الفقرة متى كان مبلغ التأمين متلائماً مع قيمة الطائر المحجوز عليها وهي في حالة جديدة.

٦- تدفع المصاريف الواجبة الأداء قانوناً وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة حيث تم إجراء البيع والتي أنفقت في سبيل الصالح المشترك

للدائنين على إجراءات التنفيذ المؤدية إلى البيع من الثمن قبل كافة المدينات الأخرى ولو كانت ممتازة طبقاً للمادة الرابعة.

المادة الثامنة :

ينقل البيع الجبري لطائرة وفقاً لأحكام المادة السابعة ملكيتها خالصة من كافة الحقوق ولو لم تدخل في تقدير المشتري

المادة التاسعة :

فيما عدا حالة البيع الجبري الذي يتم وفقاً لأحكام المادة السابعة لا يجوز أن يجري نقل أي قيد أو تسجيل الطائرة من سجل دولة متعاقدة إلى سجل دولة متعاقدة أخرى ما لم تسوى من قبل الحقوق المقيدة أو يوافق أصحابها على ذلك

المادة العاشرة :

١- لو أن حقاً مما جاء ذكره في المادة الأولى كان قد نشأ ضمناً لمداينة ثم قيد على الطائرة قيماً صحيحاً امتد وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة إلى قطع الغيار المخزونة في مكان أو عدة أماكن معينة وتتعترف جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد بشرط أن تبقى قطع الغيار المذكورة متحفظة عليها في تلك الأماكن المعينة وعلى أن ينشر عنها بطريق الإعلان في نفس المكان ليحاط الغير علماً صحيحاً بطبيعة ونطاق الحق الذي يثقل هذه القطع وليبين السجل الذي تم قيده فيه مع بيان اسم وعنوان صاحبه.

٢- وترفق بالمستند المقدم للقيّد قائمة جرد لبيان طبيعة وعدد هذه القطع المذكورة على وجه التقريب ويجوز أن تستبدل هذه القطع بغيرها مما هو مماثل لها دون المساس بحق الدائن.

٣- تسري أحكام القوانين ١, ٤ من المادة السابعة و أحكام المادة الثامنة على بيع قطع الغيار بعد توقيع الحجز عليها و مع ذلك فإذا كانت مداينة الحاجز مجردة من كل تأمين عيني فإن أحكام الفقرة ٤ من المادة السابعة تعتبر وكأنها تسمح ببيع قطع الغيار بالمزاد في مقابل ثلثي قيمتها على النحو الذي يحدده الخبراء الذين تعينهم الجهة المنوط بها إجراء البيع وفضلا عن ذلك عندما يحين توزيع الثمن تستطيع الجهة المكلفة بإجراء البيع أن تحدد لصالح الدائن الحاجز القدر الذي يمكن صرفه لدائني المرتبة الأولى بثلثي حصيلة البيع بعد خصم المصاريف المنوّه عنها في الفقرة السادسة من المادة السابعة.

٤- تسري عبارة قطع الغيار في مفهوم هذه المادة على الأجزاء التي تتكون منها الطائرات وكذلك المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي والآلات والمعدات والأدوات وكل جزء من هذه العناصر المختلفة وبوجه عام كل الأشياء الأخرى أيا كانت طبيعتها مما يحتفظ بها لغرض استبدالها بغيرها من الأجزاء التي تتكون منها الطائرة.

المادة الحادية عشر :

١- تسري إحكام هذه المعاهدة في كل دولة متعاقدة على كافة الطائرات المسجلة وفقا لجنسيتها في دولة متعاقدة أخرى.

٢- ومع ذلك تطبق الدول المتعاقدة على الطائرات المسجلة في إقليمها وفقاً لجنسيتها.

أ) أحكام المادة ٩, ٣, ٢ وكذلك.

ب) أحكام المادة الرابعة ما لم يكن الإنقاذ أو عمليات الحفظ قد انتهت في حدود ذات إقليمها.

المادة الثانية عشرة :

ليس إحكام هذه المادة إي اثر على حق الدول المتعاقدة بصدد طائرة ما في اتخاذ إجراء التنفيذ المنصوص عليه في تشريعاتها الوطنية والمتعلقة بأمور الهجرة أو الجمارك أو الملاحة البحرية.

المادة الثالثة عشرة :

لا تسري أحكام هذه المعاهدة على الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية.

المادة الرابعة عشرة :

في حال وجود نص في القانون الوطني للدول المتعاقدة يتعارض مع أحكام المعاهدة فللسلطات القضائية والإدارية المختصة فيها ان تتراسل مباشرة فيما بينها عند تطبيق أحكام هذه المعاهدة.

المادة الخامسة عشرة :

تتعهد الدول المتعاقدة بان تتخذ من التدابير ما يكفل تنفيذ أحكام هذه المعاهدة وان تحرص في غير إبطاء على إحاطة السكرتير العام لمنظمة الطيران المدني الدولي علماً بها.

المادة السادسة عشر :

ينصرف تعبير الطائرة في أغراض هذه المعاهدة إلى هيكلها وإلى المحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل الأجزاء المخصصة لخدمة الطائرة سواء كانت مثبتة بها أو فصلت عنها

المادة السابعة عشرة :

إذا أمسك إقليم تمثله في علاقاته الخارجية دولة متعاقدة سجلاً مستقلاً للتسجيل يكون المقصود بكل إحالة في هذه المعاهدة إلى قانون الدولة المتعاقدة هو الإحالة إلى قانون هذا الإقليم

المادة الثامنة عشرة :

تظل هذه المعاهدة مفتوحة للتوقيع عليها إلى أن يبدأ نفاذها وفقاً الأحكام المقررة في المادة العشرين

المادة التاسعة عشرة :

- ١- تصدق الدول الموقعة على هذه المعاهدة.
- ٢- تودع وثائق التصديق محفوظة بالمنظمة الدولية للطيران المدني التي عليها أن تحيط كل دولة موقعة أو منظمة علماً بتاريخ إيداع وثائق التصديق.

المادة العشرون :

- ١- متى أودعت دولتان موقعتان على هذه المعاهدة وثائق تصديقهما بدا سريانها فيما بينهما من اليوم التسعين التالي لإيداع وثيقة التصديق الثانية ويبدأ نفاذها بالنسبة لكل من الدول التي تودع

وثيقة تصديقها بعد ذلك التاريخ من اليوم التسعين لإيداع هذه الوثيقة.

٢- تخطر المنظمة الدولية للطيران المدني كل من الدول الموقعة على هذه المعاهدة بتاريخ بدء نفاذها.

٣- متى بدا نفاذ هذه المعاهدة بادر السكرتير العام للمنظمة الدولية للطيران المدني إلى تسجيلها لدى هيئة الأمم المتحدة.

المادة الحادية عشرة :

١- تظل المعاهدة بعد بدا نفاذها مفتوحة للانضمام إليها من جانب الدول غير الموقعة عليها.

٢- ويتم الانضمام عن طريق إيداع وثيقته محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وتخطر المنظمة كل من الدول الموقعة والمنظمة بتاريخ الإيداع.

٣- ويسري مفعول الانضمام من اليوم التسعين التالي لإيداع وثيقته محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة الثانية والعشرون :

١- لكل دولة متعاقدة أن تنقض هذه المعاهدة وذلك بإخطار تقدمه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني التي تحيط كل دولة موقعة أو منظمة علما بتاريخ تلقي هذا الإخطار.

٢- ويسري مفعول هذا النقص بعد تاريخ تلقي المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار بستة شهور.

المادة الثالثة والعشرون :

- ١- لكل دولة أن تصرح عند إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها بان قبولها هذه المعاهدة لا ينصرف إلى واحد أو أكثر من الأقاليم التي يمثلها في علاقاتها الخارجية.
- ٢- وتخطر المنظمة الدولية للطيران المدني بمثل هذا التصريح كل من الدول الموقعة أو المنظمة.
- ٣- فيما عدا الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح بالتطبيق للفقرة الأولى من هذه المادة فإن أحكام هذه المعاهدة تسري على كافة الأقاليم التي تمثلها الدولة المتعاقدة في علاقاتها الخارجية.
- ٤- ولكل دولة إن تنضم إلى هذه المعاهدة على انفراد باسم كل أو إي من الأقاليم التي صدر بشأنها تصريح وفقا للفقرة ١ من هذه المادة وعندئذ تسري على هذا الانضمام أحكام الفقرتين ٢,٣ من المادة الحادية والعشرين.
- ٥- ولكل دولة متعاقدة ان تنقض هذه المعاهدة على انفراد عن كل أو أي من الإقليم التي تمثلها هذه الدولة في علاقاتها الخارجية طبقا لإحكام المادة الثانية والعشرين.
- ٦- إثباتا لذلك وقع المفوضون بما لهم من سلطة هذه المعاهدة.
- ٧- أعدت في جنيف في اليوم التاسع عشر من شهر يونيو من عام ١٩٤٨ باللغة الفرنسية والانجليزية والاسبانية ولكل منها حجية واحدة.
- ٨- وتودع هذه المعاهدة محفوظات المنظمة الدولية للطيران المدني وفقا للمادة الثامنة عشرة وتظل مفتوحة للتوقيع عليها.

معاهدة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات

المعدة للتوقيع عليها في روما بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣

إن الدول الموقعة على هذه المعاهدة مقدرين فوائد الاتفاق على قواعد موحدة تتعلق بالحجز التحفظي على الطائرات.

فقد عينوا لهذا الغرض مندبيهم المفوضين الذين ابرموا ووقعوا على المعاهدة التالية بما لهم من سلطة مخولة في هذا الشأن :

المادة الأولى :

تتعهد الأطراف السياسية المتعاقدة بأن تتخذ الإجراءات اللازمة لوضع القواعد المقررة بمقتضى هذه المعاهدة موضع التنفيذ.

المادة الثانية :

١- في مفهوم هذه المعاهدة يعني الحجز التحفظي كل تصرف أيا كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف طائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة العامة أما لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة من دون أن يكون في مقدور الحاجز إن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد تحصل عليه مقدما عن الطريق العادي ا والى سند تنفيذي مسا وله.

٢- في الحالة التي يمنح فيها القانون الواجب التطبيق الدائن الذي يحوز الطائرة بغير رضاء المستغل حق حبسها فان استعمال هذا الحق يكون في أغراض هذه المعاهدة مشبها بالحجز التحفظي وبالتالي يخضع للقواعد المنصوص عليها في هذه المعاهدة.

المادة الثالثة :

١- لا يوقع الحجز التحفظي على :

أ) الطائرات المخصصة على وجه الإطلاق لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد فيما عدا خدمة التجارة.

ب) الطائرات التي تعمل فعلا وعلى وجه الإطلاق للخدمة على خط منتظم لعمليات النقل العام وكذلك طائرات الاحتياط التي لا غني عنها.

ت) كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل اللهم إلا في الحالة التي يتعلق فيها بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي ستقوم بها أو بمداينة نشأت في خلال الرحلة.

٢- لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع.

المادة الرابعة :

١- في الحالة التي لا يكون فيها الحجز محرما أو في الحالة التي لا يجوز فيها توقيع الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فيها المستغل بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فان كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظي بل وتخول الحق في رفعه فورا.

٢- وتكون الكفالة وافية اذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصت على وجه الإطلاق للوفاء بها للدائن أو إذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذه القيمة اقل من مقدار الدين والمصاريف.

المادة الخامسة :

وفي جميع الأحوال يقضي في طلب رفع الحجز التحفظي وفقا لإجراءات المواد الجزئية وعلى وجه الاستعجال.

المادة السادسة :

- ١- إذا اجري توقيع الحجز على الطائرة مما لا يجوز الحجز عليه وفقا لإحكام هذه المعاهدة أو إذا كان على المدين إن يتقدم بكفالة ليحول دون توقيع الحجز عليها أو لرفعه عنها فإن الحاجز يكون مسئولاً بالتطبيق لقانون بلد التقاضي عن الضرر الناشئ من ذلك لأي من المستغل أو المالك.
- ٢- وتسري هذه القاعدة بعينها في حالة توقيع الحجز التحفظي بدون سبب مشروع.

المادة السابعة :

لا تسري هذه المعاهدة على الإجراءات التحفظية الواردة في مسائل الإفلاس ولا على الإجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس.

المادة الثامنة :

ليس في هذه المعاهدة ما يتعارض مع تطبيق المعاهدات الدولية بين الاطراف السامية المتعاقدة التي تتيح إعفاءات من الحجز على نطاق واسع.

المادة التاسعة :

- ١- تطبق هذه المعاهدة في إقليم كل من الإطراف السامية المتعاقدة على كل طائرة مسجلة في إقليم طرف سام متعاقد آخر.

٢- ينصرف اصطلاح (إقليم طرف سام متقاعد) إلى كل إقليم يكون تحت سيادة أو ولاية أو حماية أو انتداب أو نفوذ ذلك الطرف السامي والذي بمقتضاه يكون هذا الأخير طرفا في المعاهدة.

المادة العاشرة :

تم تحرير هذه المعاهدة باللغة الفرنسية من نسخة واحدة تظل مودعة قلم محفوظات وزارة الخارجية بالمملكة الإيطالية وترسل صور طبق الأصل منها عن طريق حكومة المملكة الإيطالية إلى كل من الحكومات صاحبة الشأن.

المادة الحادية عشر:

١- يتعين التصديق على هذه المعاهدة وتودع وثائق التصديق قلم محفوظات وزارة الخارجية بمملكة إيطاليا التي تخطر عن هذا الإيداع كل من الحكومات إلي يعنيه الأمر.

٢- بمجرد أن يتم إيداع خمس من الوثائق التصديق يبدأ نفاذ المعاهدة بين الأطراف السامية المتعاقدة التي تكون قد صدقت عليها بعد انقضاء تسعين يوما على اثر إيداع وثيقة التصديق الخامسة وكل إيداع لوثيقة تصديق يتم بعد ذلك يولد آثاره متى انقضى تسعون يوما من تاريخ هذا الإيداع.

٣- وعلى الحكومة الملكية الإيطالية أن تخطر كل حكومة يعنيهها الأمر بتاريخ بدء نفاذ هذه المعاهدة.

المادة الثانية عشر :

١- تظل هذه المعاهدة بعد بدا نفاذها مفتوحة للانضمام إليها.

٢- ويتم الانضمام عن طريق إخطار يوجه إلى حكومة المملكة الإيطالية التي تحيط كل حكومة المعنية بالأمر علما بذلك.

٣- ويولد الانضمام آثاره عند انقضاء تسعين يوما من تاريخ الإخطار الذي تم إجراؤه لدى الحكومة الإيطالية.

المادة الثالثة عشر :

١- لكل طرف من الأطراف السامية المتعاقدة أن ينقض هذه المعاهدة بإخطار يوجهه إلى حكومة المملكة الإيطالية والتي تقوم فوراً بتبليغ كل من الحكومات صاحبة الشأن.

٢- ويولد النقص آثاره بعد ستة أشهر من تاريخ تبليغه وذلك في مواجهة الطرف الذي قام به فحسب.

المادة الرابعة عشر :

١- للأطراف السامية المتعاقدة عند التوقيع أو عند إيداع وثائق التصديق أو عند الانضمام إن تصرح بأن موافقتها التي أضفتها على هذه المعاهدة لا تنصرف إلى جملة أقاليمها التي أضافتها مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها التي فيما وراء البحار أو أقاليمها التي تحت الانتداب أو أي اقلي ماخر يكون خاضعا لسيادتها أو لولاياتها أو لإمارتها.

٢- وللأطراف السامية المتعاقدة أن تخطر فيما بعد حكومة المملكة الإيطالية بأنها تعتزم العمل على تطبيق هذه المعاهدة على جملة أو جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها التي فيما وراء البحار أو أقاليمها التي تحت الانتداب أو أي اقلي ماخر

يكون خاضعا لسيادتها أو لولاياتها ولإمارتها تلك التي كان قد اغفل ذكرها التصريح الأول.

٣- ولها في كل لحظة أن تخطر حكومة المملكة الإيطالية برغبتها في أن تكف عن التطبيق هذه المعاهدة على جملة أو على جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو أقاليمها التي فيما وراء البحار أو أقاليمها التي تحت الانتداب أو أي إقليم آخر يكون خاضعا لسيادتها أو لولايتها أو لإمارتها.

٤- وتقوم حكومة المملكة الإيطالية بتبليغ هذه الإخطارات التي تمت وفقا لأحكام الفقرتين السالفتين الذكر إلى كل من الحكومات التي يعينها الأمر

المادة الخامسة عشر :

من حق كل من الأطراف السامية المتعاقدة بعد انقضاء عامين على الأقل من بدء نفاذ هذه أن يدعو إلى عقد مؤتمر دولي جديد ابتغاء البحث في التحسينات التي يرى جواز إدخالها على هذه المعاهدة فينتجه برغبته تحقيقا لذلك إلى حكومة الجمهورية الفرنسية التي تتخذ من الإجراءات اللازمة ما يكفل الإعداد لهذا المؤتمر.

أعدت هذه المعاهدة في روما يوم ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ وتظل شاغرة للتوقيع حتى أول يناير سنة ١٩٣٤

وقرارا بذلك وقع المندوبين المفوضون على هذه المعاهدة.

بعض المواد من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي

الموقعة عام ١٩٤٤

المادة ١٧

جنسية الطائرات :

تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت بسجلاتها.

المادة ١٨

تعدد التسجيل :

لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلًا صحيحًا في أكثر من دولة واحدة ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى.

المادة ١٩

القوانين الوطنية للتسجيل :

يتم تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها.

المادة ٢٠

حمل علامات الجنسية :

يجب على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها.

المادة ٢١

تبادل التسجيلات :

تتعهد كل دولة متعاقدة بان تقدم _ بناء على طلب أية دولة متعاقدة أخرى أو الهيئة الدولية للطيران المدني _ البيانات الخاصة بتسجيل وملكية اية طائرة مسجلة بها وتقدم كل دولة متعاقدة فوق ذلك الى الهيئة الدولية للطيران المدني طبقا للأوضاع التي تقررها هذه الهيئة تقارير تحوي كافة البيانات الدقيقة التي تستطيع تقديمها عن ملكية وإدارة الطائرات المسجلة لديها والتي تعمل عادة في الملاحاة الجوية الدولية وتضع الهيئة الدولية للطيران المجني هذه البيانات تحت تصرف الدول المتعاقدة الاخرى بناء على طلبها.

المادة ٢٥

مساعدة الطائرات التي في حالة خطر:

تتعهد كل دولة متعاقدة بان تقدم في حدود إمكانها المساعدة للطائرات التي توجد في حالة خطر فوق إقليمها وان ترخص لمالكي الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة بتقديم المساعدات التي توجبها الظروف وذلك تحت رقابة سلطاتها.

وعلى كل دولة متعاقدة عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة ان تساهم في التدابير المشتركة التي يصير التوصية عليها من وقت لآخر تطبيقا لهذه المعاهدة.

المادة ٢٧

الاعفاء من الحجز لتزيف الشهادات :

(أ) إذا دخلت الطائرة دولة متعاقدة تعمل في الملاحة الجوية الدولية إقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا قانونيا أو كانت مارة به كذلك سواء تضمن هذا المرور هبوطا أو لم يتضمن فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ضبطها أو اتخاذ أي إجراءات قبل مالكيها أو مستعملها أو رفع الدعوى عليهم من قبل تلك الدولة أو من قبل أي شخص فيها لمجرد أن بناء الطائرة وتركيبها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ينطوي على تزيف لشهادة اختراع أو رسم أو نموذج سجل في الدولة التي دخلتها الطائرة كما أنه من المفهوم أنه لا يجوز أن تطلب الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الإعفاء من الحجز أو الضبط.

(ب) تسري أحكام الفقرة (أ) السابقة على تخزين قطع غيار الطائرات وكذلك على استعمالها وتركيبها لإصلاح طائرات دولة متعاقدة في إقليم أي دولة متعاقدة أخرى على أنه لا يجوز بيع هذه الأجزاء وقطع الغيار المخزونة أو توزيعها في داخل الدولة التي دخلتها الطائرة كما لا يجوز إعادة تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة.

(ت) لا يستفيد من أحكام هذه المادة إلا الدول الأطراف في هذه المعاهدة وكذلك :

١- الدول الأطراف في هذه المعاهدة الدولية لحماية الملكية الصناعية وتعديلاتها.

٢- والدول التي أصدرت قوانين لحماية شهادات الاختراع بالنسبة لرعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه المعاهدة ومنحهم حماية متعادلة.

المستندات التي تحملها الطائرات :

يجب أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة تعمل في الملاحة الدولية طبقاً لإحكام هذه المعاهدة المستندات الآتية :

- أ) شهادة تسجيلها.
- ب) شهادة صلاحيتها للطيران.
- ت) الإجازات الخاصة بكل أعضاء هيئة قيادتها.
- ث) سجل الرحلات الخاص بها.
- ج) رخصة جهازها اللاسلكي إذا كان بها مثل هذا الجهاز .
- ح) كشف بأسماء الركاب والمكان الذي سافروا منه والمكان الذي يذهبون إليه إذا كانت تحمل ركاباً.
- خ) كشف بالمشحونات وإقرار بكل التفصيلات الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع.

المادة ٣١

شهادات الصلاحية للطيران :

يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة.

المادة ٣٣

الاعتراف بالشهادات والإجازات :

تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة

لديها الطائرة بشرط إن تكون الشروط التي منحت أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات أو الإجازات معادلو أو أعلى من الشروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه المعاهدة.

المادة ٣٩

إضافات إلى الإجازات والشهادات :

أ) كل طائرة أو جزء من طائرة له وضع قياسي دولي لصلاحيته للملاحة أو لتشغيله وكان ينقصه عند إصدار شهادة الصلاحية ما يجعله غير مطابق لذلك الوضع يجب أن يوضع في شهادة صلاحيته للملاحة أو في ملحق لها بيان كامل بالنقط التي يخالف فيها الوضع القياسي.

ب) كل شخص يحمل إجازة ولكن لا يتوافر فيه كل الشروط التي يتطلبها الوضع القياسي الدولي لدرجة الإجازة أو الشهادة التي يحملها يجب إن يوضع في إجازته أو في ملحق لها بيان كامل بنقط مخالفة شروط الوضع القياسي.

المادة ٨٠

معاهدتا باريس وهافانا :

تتعهد كل دولة متعاقدة بان تنقض بمجرد بدء نفاذ هذه المعاهدة معاهدة تنظيم الملاحة الجوية الموقعة بباريس في ١٣ تشرين الأول سنة ١٩١٩ أو المعاهدة الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا بتاريخ ٢٠ شباط سنة ١٩٢٨ إذا كانت طرفا في أي من هاتين المعاهدتين وتحل هذه المعاهدة بالنسبة للدول المتعاقدة محل معاهدتي باريس وهافانا السالفتين الذكر

المادة ٨١

تسجيل الاتفاقيات القائمة:

يجب أن يسجل فوراً لدى المجلس كل اتفاق جوي يكون قائماً وقت بدء تنفيذ هذه المعاهدة بين دول متعاقدة وأية دولة أخرى أو مع أية مؤسسة نقل جوي تابعة لدى دولة متعاقدة أخرى.

المادة ٨٢

إلغاء الترتيبات التي لا تتفق مع المعاهدة :

اتفقت الدول المتعاقدة على إن تلغي هذه المعاهدة كافة الالتزامات والارتباطات القائمة بينها والتي تتعارض مع أحكام المعاهدة المذكورة وتتعهد بان لا تبرم مثل هذه الالتزامات والارتباطات.

وكل دولة متعاقدة تكون قبل إن تصبح عضواً في الهيئة قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو احد رعايا دولة متعاقدة أو غير متعاقدة بالالتزامات تتعارض مع أحكام هذه المعاهدة فعليها ان تتخذ بدون إبطاء الإجراءات اللازمة للتحرر منها وإذا كانت مؤسسة نقل جوي تابعة لإحدى الدول المتعاقدة قد ارتبطت بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع المعاهدة فعلى الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة أن تحقق إلغاء هذه الالتزامات فوراً وعلى أي حال فعليها أن تلغيها في اقرب وقت مستطاع قانوناً بعد بدء نفاذ هذه المعاهدة.

المادة ٨٣

تسجيل كل ترتيب جديد :

مع عدم الإخلال بأحكام المادة السابقة فكل دولة متعاقدة ان تعمل ترتيبات مما يتفق مع أحكام هذه المعاهدة ويجب تسجيل مثل هذه الترتيبات فوراً لدى المجلس الذي ينشر عنها في اقرب وقت مستطاع.