المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية

اسم المقال: الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والقانون الإماراتي"
اسم الكاتب: د. نور حمد الحجايا
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8012
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 10:31 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية جامعة مؤتة ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي

"دراسة في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ والقانون الإماراتي"

د. نور حمد الحجايا*

تاريخ تقديم البحث:٢٠١٧/٣/٢٦م. تاريخ القبول: ٦/٤ /٢٠١٧م.

ملخص

تناولت قواعد الاختصاص القضائي–التي تشكل إشكالية هذا البحث– المتعلقة بمنازعات عقد النقل الجوي الدولة وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ وقانون المعاملات التجارية الإماراتي، وتبين أن تلك القواعد تتمثل في اختصاص محكمة موطن الناقل، أو المحكمة التي يقع في دائرتها المركز الرئيسي لنشاط الناقل، أو المحكمة التي يقع في دائرتها المؤسسة التي أبرمت العقد، أو محكمة جهة الوصول. وأضافت اتفاقية مونتريال قاعدة اختصاص خاصة تتثمل في اختصاص المحكمة في المنازعات المتعلقة بتعويض عن الوفاة أو عن الأضرار الجسدية التي تلحق بالمسافر التي يقع في دائرتها مكان الإقامة الدائم للمسافر. وقد تمت مناقشة جميع تلك القواعد تحليلا وتقيما.

هذا وقد قمت بمناقشة موضوع البحث الذي هو على قدر كبير من الأهمية بخصوص ما يتعلق بمدى جواز الخروج على قواعد الاختصاص القضائي الخاصة بمنازعات عقد النقل الجوي الدولي التي نُص عليها في المواد ٣٣ و٤٦ من اتفاقية مونتريال، والمادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي، وتبين إن الإجابة كانت بالإيجاب تم ايضاح شروطها في متن البحث. وتم انهاء البحث بخاتمة بينا فيها أهم النتائج والتوصيات.

الكلمات الدالة: الاختصاص القضائي، عقد النقل الجوي الدولي، الاتفاق على اختيار المحكمة، الدفع بالإحالة لقيام النزاع أمام محكمة أخرى.

*كلية الحقوق، جامعة مؤتة.

حقوق النشر محفوظة لجامعة مؤتة، الكرك، الأردن.

Judicial Jurisdiction of Disputes Convening from International Air Transport

"A Study in the Montreal Convention of 1999 and the UAE Law"

Prof. Nour HamadAlhajaya

Abstract

This research paper discusses the judicial jurisdiction disputes- which informed of this research problem-convening from international air transport in Montreal Convention of 1999 and the UAE Commercial Transactions Law, it shows that the rules are in the jurisdiction of the carrier's home- court, or the court, which is located in the main activity of the carrier, or the court, which is located in the same jurisdiction where the contract was signed, or in the court where the last destination of the Carrier.

The Montreal Convention vested another special rule which is the jurisdiction of the court in disputes related to compensation for death or bodily harm of the traveller's residency court. The paper also discussed the mentioned rules in detailed analysis. I have also discussed a subject that has a great deal of importance related to the extent permissible to not following the rules of judicial jurisdiction in specific, the disputes arise from international air transport, which is listed in the Montreal Convention, article 33 and article 46, also article 368 of the UAE Commercial Transactions Law. In a final point, the paper asserted that the ability of not following the rule. The article ends with a conclusion in which results and recommendations are laid down.

Keywords: Judicial Jurisdiction, International Air Transport Contract, Agreement on the Choice of Court, forum non conveniens.

المقدمة:

يعتبر النقل الجوي الوسيلة الاسرع للربط بين محتلف الدول في العالم حيث أنه ساهم في إزدهار قطاع التجارة الدولية بين الشعوب في مختلف دول العالم، بالإضافة إلى سهولة إنتقال الأفراد من مكان إلى آخر. ومن المعلوم أن عملية النقل الجوي سواء أكانت تتعلق بالاشخاص أم بالبضائع يترتب عليها الكثير من المنازعات، كتلك المتعلقة بالمطالبة بالتعويض عن التأخير في الوصول أو عن فقدان البضائع أو تلفها أو حتى المطالبة بالتعويض نتيجة الوفاة أو الإصابة، أو المطالبة بالتعويض نتيجة لإلغاء الرحلة الجوية. وفي حال حدوث المنازعة فإن أول ما يخطر على بال المدعى هو البحث عن المحكمة المختصة بنظر النزاع، وعليه فإن مشكلة هذا البحث تتثمل في التساؤل التالي: ما هي المحكمة المختصة بنظر المنازعات التي تنشأ عن عقد النقل الجوي العابر للحدود الجغرافية؟

إن الإجابة عن التساؤل السابق ستكون موضوع هذا البحث، والتي بموجبها سنقوم بتحديد المحكمة المختصة بنظر تلك المنازعات بالاستناد إلى نص المادة ٣٣ ونص المادة ٤٦ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ التي صادقت عليها دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب المرسوم الإتحادي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٠، ونص المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الاتحادي، وللعلم فإن ما ورد في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية لا يختلف عما ورد في المادة ٣٣ من اتفاقية مونتريال. وبالرغم من التشابه بين النصين إلا أنه لا يلجأ إلى تطبيق النص الوارد في قانون المعاملات التجارية الخاص بالاختصاص القضائي الدولي المتعلق بالنقل الجوي الدولي إلا في حالة عدم توافر شروط انطباق اتفاقية مونتريال،[١] على اعتبار أن نصوص الاتفاقية تسمو على نصوص القانون الداخلي.

وعند قراءة نص المادة ٣٣ ونص المادة ٤٦ من الاتفاقية المذكورة، ونص المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإتحادي يتبين لنا أن ضوابط الاختصاص القضائي لا تخرج عن اربعة ضوابط هي: مكان إقامة الناقل أو المركز الرئيسي لنشاط الناقل، أو المحكمة التي يكون للناقل في

(١) أصدرت محكمة أبو ظبي المدنية الابتدائية بتاريخ ٢٠١٤/١/٧حكما بإلزام شركة طيران بأن تؤدي لأحد المسافرين على متن خطوطها، مبلغ ٣٠ ألف درهم، تعويضاً عن الأضرار المادية والأدبية والمعنوية التي لحقت به نتيجة ضياع حقيبته خلال إحدى رحلات الشركة، وذلك لأن وجهة المسافر كانت لدول غير عضو في اتفاقية مونتريال لتنظيم النقل الجوي، وبالتالي تتحمل الشركة التعويض وفق قانون المعاملات التجارية. كما ألزمت الشركة بإعادة قيمة تذكرة سفر خاصة بزوجة المدعي ولم تكن استخدمتها لظروف صحية، ورفضت إعادة قيمة تذكرة المدعي. اخبار على الموقع االتالي:

http://www.adjd.gov.ae/portal/site/adjd-mobile/news.detail/?document-friendly-id=07012014&language=ar

دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام العقد، أو محكمة جهة الوصول، ومكان إقامة المسافر. وبعد أن نتناول تلك القواعد بحثا وتمحيصا سنبين مدى جواز الاتفاق على الخروج تلك القواع ومصير الدفع بالاتفاق على اختيار المحكمة المختصة أمام المحكمة غير المختارة، كما سنبين مدى جواز تخلى المحكمة عن اختصاصها لصالح محكمة دولة أخرى. وسوف نتبع في هذا البحث المنهج التحليلي القائم على تحليل النصوص القانونية والأحكام القضائية المتعلقة بموضوع البحث.

وبناء على ما سبق سوف نتناول موضوع هذه الورقة في مطلبين:

نناقش في المطلب الأول قواعد الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي. وسنبين في المطلب الثاني إمكانية الخروج على قواعد الاختصاص القضائي أو امكانية التخلى عن الاختصاص بنظر منازعات النقل الجوي.

المطلب الأول: قواعد الاختصاص القضائي بمنازعات النقل الجوي

لقد وردت قواعد الاختصاص القضائي الدولي فيما يخص النقل الجوي في المادة 368من قانون المعاملات التجارية الاتحادي لسنة ١٩٨٣، كما وردت أيضا في المادتين٣٣ و ٤٦ من اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. وللعلم فإنه وفقا لأحكام المادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية يجب أن تراعى أحكام الاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها دولة الامارات العربية المتحدة، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية مونتريال الخاصة بالنقل الجوي.[١] وعليه فإن أحكام المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية لا تطبق إذا توافرت شروط انطباق اتفاقية مونتريال. وفيما يأتي سنناقش قواعد الاختصاص القضائي الدولي التي نصت عليها اتفاقية مونتريال ونبين في الوقت ذاتها مدى توافق تلك القواعد مع قواعد القانون الداخلي في القانون الإماراتي. ولتوضيح ذلك نقسم هذا المطلب إلى الفرعيين التاليين:

الفرع الأول: القاعدة العامة في الاختصاص القضائي الدولي

إن القاعدة العامة في الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي تتمثل في اعطاء المدعي الخيار في اختيار المحكمة المختصة بنظر النزاع وفقا للضوابط الآتية:

الضابط الأول: موطن الناقل الأصلي أو الفعلي

(١) حول اولوية تطبيق الاتفاقية على القانون الوطني انظر المحكمة الاتحادية العليا، الحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم – 39 لسنة 27 قضائية – تاريخ الجلسة – 2006–10–31 مكتب فني – 28 رقم الجزء – 4 رقم الصفحة 2013 .

لقد نصت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ في المادتين ٣٣ و٤٦ على أنه يحق للمدعى أن يختار المحكمة التي يقع فيها موطن الناقل من أجل أن تختص بنظر دعوى المسؤولية التي يرفعها المتضرر على الناقل. ولم تحدد الاتفاقية المقصود بالموطن، لذلك لا بد من الرجوع إلى القانون الداخلي من أجل تحديد المقصود بالموطن.

إن تحديد المقصود بالموطن يختلف بحسب ما إذا كان الشخص طبيعي أو اعتباري.

فموطن الشخص الطبيعي يقسم إلى ثلاثة أنواع:

١- الموطن العام: يقصد بالموطن العام وفقا للتصوير الواقعي المكان الذي يقيم فية الشخص عادة بنية الاستقرار.[١] وهذا ما يسمى بالموطن الاختياري الذي يتخذه الشخص بإرادته، وذلك بإختيار المكان الذي يقيم فيه فعلا على سبيل الاستقرار. وهذا الموطن يكون للأشخاص القادرين على ممارسة تصرفاتهم القانونية بأنفسهم.[٢] أما الموطن العام وفقا للتصوير الحكمي فيقصد به ذلك الموطن الذي يحدده القانون، مثل موطن القاصر والمحجور عليه والمفقود والغائب وهو موطن من ينوب عنه قانونا.[٣] وهذا ما يسمى بالموطن الإلزامي الذي يفرضه القانون على أشخاص معينين لأنهم لا يتمكنون من مباشرة سئونهم وتصرفاتهم القانونية بأنفسهم، فيتدخل القانون ويحدد لهم موطنا عاما دون اختيار من جانبهم، ولو لم يكن المكان المعتبر موطنا لهم هو الذي الذي يقيمون فيه واقعيا وفعليا.[٤]

٢- الموطن الخاص، وهو الموطن الذي يباشر فيه الشخص تجاره أو مهنة أو حرفتة.[٥]

٣- الموطن المختار وهو الموطن الذي يتم اختياره لتنفيذ عمل قانوني معين[٦] ويشترط أن يكون هذا الموطن مكتوبا.[٧]

(١) الفقرة ١ من المادة ٨٠ من قانون المعاملات المدنيةلدولة الإمارات العربية المتحدة، رقم ٥ لسنة ١٩٨٥.

(٢) همام محمد ومحمد حسين منصور، مبادئ القانون، منشأة المعارف بالإسكندرية، دون سنة نشر، ص ١٧٣.

(٣) الفقرة ١ من المادة ٨٣ من ذات القانون.

(٤) عبدالحي حجازي، المدخل لدراسة العلوم القانونية، الحق وفقا للقانون الكويتي، دراسة مقارنة، مطبعة جامعة الكويت، ١٩٧٠، ص٤٨٨. وأنظر ايضا عدنان السرحان وعلي قاسم وآخرون، المدخل لدراسة القانون، نظرية القانون- نظرية الحق، مكتبة الجامعة، الشارقة، ٢٠١٢، ص٢٣١.

(٥) المادة ٢٨ من ذات القانون.

(٦) الفقرة ٣ من المادة ٨٤ من قانون المعاملات المدنية.

(٧) الفقرة ٢ من المادة ٨٤ من قانون المعاملات المدنية.

من خلال ما سبق يتبين أنه إذا كان الناقل شخصا طبيعيا فإن أي نوع من الانواع المذكورة للموطن تصلح هنا للقول باختصاص المحكمة التي تنظر النزاع وذلك لعموم نص الاتفاقية والنص القانوني في قانون قانون المعاملات التجارية الإمارتي. ومن الجدير بالملاحظة أن مكان اقامة الناقل لا يصلح هنا لاختياره من قبل المدعي للقول باختصاص المحكمة لنظر دعوى المسؤولية، وذلك لعدم النص عليه.

وإذا كان الناقل شخصيا اعتباريا، فلم تحدد الإتفاقية ايضا المقصود بموطن الشخص الإعتباري، وبالرجوع إلى القانون الداخلي في دولة الإمارات يتبين أنه يقصد بموطن الشخص الإعتباري المكان الذي يوجد فيه مركز إدارته هذا إذا كان مركز إدراته في الداخل، أما إذا كان مركز الإدراة الرئيسي في الخارج وله نشاط في الدولة فيعتبر مركز إدارتها بالنسبة لقانون الدولة المكان الذي توجد فيه الإدارة المحلية.[١]

ومن خلال ذلك نستنتج أن المحكمة المختصة بنظر النزاع المنبثق عن عقد النقل الجوي الذي يرفع على شخص إعتباري، هي المحكمة التي يقع في دائرتها المركز الرئيسي للشخص الاعتباري، وهذه القاعدة لم تنص عليها صراحة اتفاقية مونتريال، كما لم ينص عليها قانون المعاملات التجارية الإماراتي. وخيرا فعلت الاتفاقية والمشرع الإمارتي بعدم ايراد نص عليها وذلك لأن المركز الرئيسي يعد موطنا عاما للشخص الاعتباري بالتصوير الحكمي. أما عن قاعدة الاختصاص المتعلقة بثبوت الاختصاص للمحكمة التي يباشر فيها الشخص الاعتباري كل أو جزء من نشاطه (الموطن الخاص) فسوف نناقشها فيما بعد، وذلك لايراد نص بشأنها في كل من اتفاقية مونتريال وقانون المعاملات التجارية الإمارتي.

ويشترط لاختيار المدعي لموطن الناقل كمعيار اختصاص قضائي للمحكمة التي تنظر المنازعات المتعلقة بالنقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال ما يلي:

- أن يتعلق النزاع بعقد النقل الجوي الدولي، ويكون عقد النقل الجوي دوليا إذا كان النقل بين نقطتي المغادرة والمقصد النهائي وفقا للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في اقليم دولتين طرفين أو في اقليم دولة واحدة طرف سواء أكان أم لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى وذلك إذا كان هناك نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا. ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض اتفاقية مونتريال النقل بين نقطتين داخل اقليم دولة واحدة طرف دون نقطة توقف متفق عليها في اقليم دولة أخرى.[٢] وإذا لم يتوافر هذا الشرط فتختص محكمة موطن المدعي عليه (الناقل) لكن لا تطبق نصوص اتفاقية مونتريال. ولكن هذا القول يجب أن لا

(١) الفقرة د من المادة ٩٣ من قانون المعاملات المدنية.

(٢) الفقرة الثانية من المادة ١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

يؤخذ على اطلاقة فمثلا قد تقبل الدول تطبيق نصوص اتفاقية ولو لم تكن طرف في تلك الاتفاقية، فيقوم القاضي بتطبيق نصوص تلك الاتفاقية بإعتبارها جزءا من العقد وليس بإعتبارها جزءا من التشريع الوطني.(١)

- أن تُرفع الدعوى من صاحب المصلحة على الناقل في العقد أو على أي من تابعية أو على من ينوب عنه أو على الناقل الفعلي. وأن يكون موضوعها المطالبة بالتعويض عن إصابة الراكب الجسدية وعن الوفاة وعن تأخر الامتعة الشخصية أو ضياعها أو تلافها أو هلاكها وعن الضرر الناشيء عن تلف البضاعة أو هلاكها.
- أن يكون النقل بناء على عقد يبين فيه نقطة الانطلاق ونقطة الوصول أو بيان نقطة واحدة على الاقل واقعه في دوله طرف في الاتفاقية ونقطة التوقف المتفق عليها في دوله أحرى ولو لم تكن دوله طرف.
- أن يكون موطن الناقل في احدى الدول المتعاقدة، أما إذا كان موطن الناقل ليس في دولة متعاقدة فلا تطبق نصوص اتفاقية مونتريال، وإنما يطبق القانون الذي اختاره طرفا الاتفاق لحكم عقدهم، وفي حال عدم الاختيار يطبق قانون الدولة التي اتخذا منها موطنا مشتركا لهم، وإذا اختلفا موطنا يطبق قانون الدولة التي ابرم فيها العقد. وقد يطبق القانون الدولة التي اعلنت اختصاص محاكمها لنظر النزاع إذا كانت تعتبر قواعد النقل الجوي الواردة في قانون قانونها الداخلي قواعد موضوعية تطيق على النزاع مباشرة دون حاجة للرجوع إلى قواعد التنازع.(٢)
- إذا تعدد المدعى عليهم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي فإن المدعي يستطيع رفع دعواه إما في موطن الناقل المتعاقد وإما في موطن الناقل الفعلي بالاستناد إلى نص الماد ٤٦ من اتفاقية مونتريال. وهذا ما ذهبت إليه محكمة تمييز دبي قبل إنضمام دولة الإمارات العربية المتحدة لاتفاقية مونتريال إذ قضت بأنه " إن كانت المادة الواجبة التطبيق بالنسبة لتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي في حالة النقل الجوي الدولي – قبل انضمام دولة الإمارات العربية المتحدة لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ والمنضمة إليها في عام ٢٠٠٠ – هي المادة ٢٨ من معاهدة وارسو

(١) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم ٣٣٥ لسنة ١٢، تاريخ الجلسة ١٩٩٢/١/٥، مكتب فني ١٤، ج١، ص١٠. محكمة التمييز – الأحكام المدنية – الطعن رقم – 172 لسنة 2009 قضائية – تاريخ الجلسة – 2009–10–25 مكتب فني – 20 رقم الجزء – 3 رقم الصفحة2060

(٢) حول القواعد الموضوعية انظر محمد عبدالله المؤيد، منهج القواعد الموضوعية في تنظيم العلاقات الخاصة ذات الطابع الدولي " دراسة تأصيلية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨. أحمد عبد الكريم سلامة، نظرية العقد الدولي الطليق، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ١٩٨٩. هشام علي صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، منشأة المعارف بالاسكندرية، ١٩٩٥.

الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام ١٩٢٩ والتي أصبحت تشريعا داخليا بانضمام الدولة إليها بموجب المرسوم الاتحادي رقم ١٣ لسنة ١٩٨٦ والتي تنص على أن يقيم المدعي دعوى التعويض إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت نيابة عنه إبرام العقد بمعرفتها وإما أمام محكمة مكان الوصول، إلا أن مفاد نص المادة ٢١ (٧) من قانون الإجراءات المدنية الواردة في الفصل الأول الخاص بالاختصاص الدولي للمحاكم أن محاكم الدولة تختص بنظر الدعوى على الأجنبي الذي ليس له موطن أو محل إقامة بها إذا تعدد المدعى عليهم وكان لأحدهم موطن أو محل إقامة بها، وقد نصت المادة ٢٤ الواردة في ذات الفصل على أنه ((يقع باطلا كل اتفاق يخالف مواد هذا الفصل))، ولما كان نص المادة ٢١ (٧) المذكورة عاما وغير مقيد بأي قيد أو شرط فإنه يتسع لكافة المدعى عليهم المتعددين في الخصومة تعددا حقيقيا لا صوريا ومن ثم فإنه يحق للمدعي رفع دعواه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أو محل إقامة أحدهم وذلك بصرف النظر عن اختلاف سبب الدعوى بالنسبة لكل منهم".[١]

الضابط الثاني: المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لنشاط الناقل

بموجب المادتين ٣٣ و٤٦ من اتفاقية مونتريال والبند الثاني من المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإمارتي يجوز للمدعي أن يختار المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي لنشاط الناقل للفصل في النزاع المنبق عن عقد النقل الجوي الدولي. وفي الحقيقة أرى أن قاعدة الاختصاص القضائي هذه جاءت زائدة لا داع للنص عليها، وذلك لأن قاعدة موطن الناقل بعمومها يشملها، خصوصا أن قاعدة الاختصاص القضائي المتعلقة بمركز إدراة الشخص الاعتباري الرئيسي وفقا للفقه تدخل في مفهوم الموطن الخاص.[٢]

الضابط الثالث: المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه ابرام العقد

واستنادا لهذه القاعدة يجوز للمدعي أن يختار المحكمة التي يقع في دائرتها الموسسة أو المنشأة التي يملكها الناقل والتي تولت إبرام العقد. وتطبيق هذه القاعدة لا يثير أي إشكالات للوهلة الأولى، لكن ماذا لو ابرم عقد النقل عبر الإنترنت فما هي المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشيء عن مخالفة بنود العقد؟

(١) محكمة التمييز – الأحكام المدنية – الطعن رقم – 470 لسنة 2003 قضائية – تاريخ الجلسة– 27-3-2004 مكتب فني – 15 رقم الجزء – 1 رقم الصفحة561 .

(٢) عنايت عبد الحميد ثابت، تنازع القوانين من حيث المكان واحكام فضه في دولة الإمارت، ج٢، ١٩٩٩، ص١٧٤.

في الحقيقية أنه لما كانت المنازعات المتعلقة بعقد النقل الجوي تتعلق بالمطالبة عن التعويض عن الاضرار التي لحقت بالراكب[١] أو بالبضائع محل عقد النقل اثناء الرحلة الجوية أو أثناء صعود ونزول الراكب أو أثناء تحميل وتفريغ البضاعة أو خلال المدة التي تكون فيها البضاعة في حيازة الناقل،[٢] فلا يهم الوسيلة التي أبرم فيها ذلك العقد سواء أكانت الوسيلة الكترونية[٣] أو تقليدية، وذلك لأن المنازعات المتعلقة بعقد النقل الجوي تخص في الدرجة الأولى محل ذلك العقد؛ أي الاشخاص والبضائع، وجمعيهم مركزين تركيزا ماديا.

وبما أننا أمام قاعدة اختصاص تتعلق بالجهة التي تولت إبرام العقد، فماذا لو تم إبرام العقد عبر الوسائل الإلكترونية، فكيف يتم تحديد مكان الإبرام؟

فمثلا لو حصل المسافر على تذكرة سفره من على موقع انترنت، كأن يدخل إلى موقع العربية ويحجز الكترونيا ويسافر بالفعل على متن طائرة تابعة لتلك الشركة، فكيف يتم تحديد مكان الإبرام؟

لم تتطرق اتفاقية مونتريال لهذه الفرضية، وبالرجوع إلى قانون المعاملات المدنية يتبين أن المادة ١٤٢ تنص على أنه " ١- يعتبر التعاقد ما بين الغائبين تم في المكان والزمان اللذين يعلم فيهما الموجب بالقبول ما لم يوجد اتفاق أو نص صريح يقضي بغير ذلك. ٢- ويفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان وفي الزمان اللذين وصل إيه هذا القبول ما لم يقم الدليل على عكس ذلك". وبهذا فإن المشرع قد اخذ بنظرية العلم بالقبول واقام قرينة قابلة لاثبات العكس وهى أن يفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان والزمان اللذين وصل إيه فيهما هذا القبول.

أما قانون المعاملات والتجارة الإلكترونية رقم ١ لسنة ٢٠٠٦ فلم يكن بصراحة قانون المعاملات المدنية، لكن من خلال المواد ١٣ و١٤ و ١٥ من قانون المعاملات والتجارة الإلكترونية

(١) محكمة التمييز – الأحكام المدنية – الطعن رقم – 172 لسنة 2009 قضائية – تاريخ الجلسة– 25-10-2009 مكتب فني – 20 رقم الجزء – 3 رقم الصفحة 2060 .

(٢) المحكمة الإتحادية العليا – الأحكام المدنية والتجارية – الطعن رقم – 121 لسنة 26 قضائية – تاريخ الجلسة–21 1-2008

(٣) حول العقد الالكتروني انظر نزيه محمد الصادق المهدي، انعقاد العقد الإلكتروني، المؤتمر العلمي السنوي السابع عسرة، المعاملات الإلكترونية (التجارة الإلكترونية– الحكومة الإلكترونية) المنعقد في مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجة في أبو ظبي، بتنظيم من جامعة الإمارات، في الفترة الواقعة ١٩-٢٠٠٩/٥/٢٠، المجلد الأول من بحوث المؤتمر ص ١٨٥ وما بعدها. وانظر ايضا، علي هادي العبيدي، زمان انعقاد العقد الإلكتروني في التشريع الإماراتي، بحث مقدم لذات المؤتمر السابق الإشارة إليه، المجلد الأول من بحوث المؤتمر، ص ٣٦١ وما بعدها.

يتبين لنا أن المشرع تبنى نظرية العلم بالقبول وعلى عكس قانون المعاملات الالكترونية لم يضع قرينة قابلة لإثبات العكس خاصة بعلم الموجب بقبول القابل، وإنما نص على العلم الحقيقي وهو إقرار الموجب باستلام القبول.([1]) وعليه فعتبر العقد انعقد في المكان الذي اقر فيه الموجب باستلام القبول. وعلى ذلك فالمحكمة التي يقع في دائرتها هذا المكان هي التي تختص بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي.

الضابط الرابع: المحكمة التي يقع في دائرتها جهة الوصول

يستطيع المدعى أن يرفع دعوى على الناقل المتعاقد معه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها جهة الوصول. ويشترط لتطبيق هذا الخيار بالاضافة للشروط التي بيّناها فيما سبق أن تكون جهة الوصول معينة في عقد النقل، وإلا لن تختص تلك المحكمة بنظر النزاع. فلو استقل محمد إحدى طائرات العربية وكانت نقطة الاقلاع مطار الشارقة الدولي الكائن في دولة الإمارات العربية المتحدة إمارة الشارقة، ونقطة الوصول مطار عمان الدولي الكائن في الأردن، وإذا ما لحق أمتعتة محمد أثناء الرحلة الجوية تلف، فإنه يستطيع أن يختار إحدى المحاكم الأردنية ليرفع أمامها دعوى للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت امتعته. إلا أن محمد لا يستطيع أن يختار إحدى المحاكم السعودية ليرفع دعوى التعويض عن الارضرار التي اصابت أمتعته إذا ما حطت الطائرة على ارض المملكة العربية السعودية بسبب عطل فني اصاب الطائرة منعها من إكمال رحلتها إلى الأردن، إذ أن السعودية لا تعتبر الجهة الوصولة المبينة في العقد.

الفرع الثاني: القاعدة الخاصة في الاختصاص القضائي الدولي

لقد اضافت الفقرة الثانية من المادة ٣٣ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ قاعدة اختصاص قضائي تتعلق بتعين المحكمة التي تنظر المنازعات المتعلقة بالضرر الناجم عن وفاة أحد االمسافرين أو بالاضرار الجسدية التي تحدث لإحد المسافرين أثناء الرحلة الجوية أو أثناء الصعود والنزول من على متن الطائرة. وتتمثل هذه القاعدة باختصاص المحكمة التي يقع بدائرتها مكان الإقامة الرئيسي والدائم للمسافر وقت وقوع الحادث، ويشترط لتطبيق تلك القاعدة أن يشغّل الناقل إلى هذا المكان وإليه خطوطا لنقل المسافرين إما على على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، وأن يزوال فيه ذلك الناقل (الناقل الأول) أعماله لنقل المسافرين جوا من مباني يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.

(١) نزيه محمد الصادق المهدي، انعقاد العقد الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٢٥٣ وما بعدها.

ومن خلال ذلك يتبين لنا من اجل القول باختصاص المحكمة التي يقع في دائرتها مكان إقامة المسافر ما يلي:

١- أن تتعلق المنازعة بالمطالبة بالتعويض عن الضرر جراء وفاة المسافر خلال الرحلة الجوية أو أثناء الصعود والنزول من على متن الطائرة.
٢- أن ترفع الدعوى على الناقل المتعاقد أو الفعلي أو أي من تابعيهم.
٣- أن يشغل الناقل من وإلى مكان اقامة المسافر خطوطا لنقل المسافرين سواء أكان النقل على متن طائراته أو طائرات ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.
٤- أن يزاول الناقل أعماله في ذلك المكان من مباني يملكها أو يستأجرها أو يملكها أو يستأجرها ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري.
٥- أن تكون الدولة التي يقيم فيها المسافر طرفاً في اتفاقية مونتريال، ويقع عبء اثبات ذلك-وفقا للقضاء الإماراتي-على من يدعي أن دولة الإقامة هي طرف في الاتفاقية، وإذا لم يقدم الدليل على ذلك فإن قانون القانون الإمارتي هو الواجب التطبيق. وهذا ما ذهبت إليه محكمة تمييز دبي، إذ قضت بأنه " ومن المقرر أيضا أن أمر انضمام دولة أجنبية إلى اتفاقية جماعية معينة لا يعدو أن يكون واقعة مادية يتعين إقامة الدليل عليها، وأنه من مقتضى المادتين ٣٥٥ و٣٥٩ من قانون المعاملات التجارية أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة، ولا يجوز أن يقل التعويض الذي يحكم به على الناقل عند وفاة الراكب أو إصابته عن مقدار الدية الشرعية المقررة، ويجوز الاتفاق على تجاوز هذا المقدار، لما كان ذلك وكانت الطاعنتين لا تجادلان في أن الطاعنة الثانية مسئولة عن وفاة مورث المطعون ضدهما، وكان الثابت أن الطاعنة الأولى قد اختصمت في الدعوى في درجتي التقاضي بصفتها ممثلا للطاعنة الثانية وصدر الحكم المطعون فيه بهذه الصفة بأحقية المطعون ضدها في المطالبة بالتعويض عن وفاة مورثهما، ومن ثم فإنه لا يكون هناك مقتضى لما يتذرع به الطاعنتان من أنه لم يقع أي خطأ شخصي من جانب الطاعنة الأولى، ذلك أن الحكم المطعون فيه لم يقض عليها شخصيا بشيء، وكان الثابت أن الطائرة التي تسببت الحادثة التي وقعت لها في وفاة مورث المطعون ضدهما قد أقلعت من إقليم دولة جمهورية إيران الإسلامية ومقصدها النهائي ميناء الشارقة الجوي، ولم تقدم الطاعنتين دليل انضمام دولة جمهورية إيران الإسلامية إلى اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الدولي لعام ١٩٢٩ والمستحدثة باتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، فإن تمسكها بأعمال هذه الاتفاقية على واقعة الدعوى يفتقر إلى سنده، ولما كان ما تقدم وكان الحكم المطعون فيه عند تقديره لمبلغ التعويض المقضي به قد طبق نصوص قانون المعاملات التجارية فإنه يكون

قد أصاب صحيح القانون ويكون النعي برمته على غير أساس .وحيث إنه – ولما تقدم – يتعين رفض الطعن".(١)

إن ما جاء في القرار من تكليف من يدعى أن دولة مكان الإقامة هي طرف في اتفاقية ما هو في الحقيقة أمر مستغرب خصوصا أن أحكام اتفاقية وارسو المستحدثة باتفاقية مونتريال تشكل جزءا من النظام القانوني لدولة الإمارات، لذلك فمن واجب القاضي أن يتأكد من توافر أو عدم توافر شروط انطباقها لا أن يعلق تطبيق أو عدم تطبيق أحكام تلك الاتفاقية على إرداة الخصوم، من خلال إثبات أو عدم إثبات أن دولة الإقامة هي طرف أو غير طرف في الاتفاقية المذكورة. وهذا الموقف يشكل في حقيقة الأمر تحايل على نصوص اتفاقية مونتريال، ويشكل أيضا استبعاد صريح لنصوص تلك الاتفاقية لصالح القانون الإمارتي لمجرد سكوت الأطراف عن تقديم الدليل المتعلق بانضمام دولة الإقامة لاتفاقية وارسو المستحدثة باتفاقية مونتريال. ومن الجدير بالملاحظة أن هذا الأمر لا يتعلق بموقف القانون والقضاء في الإمارات من تطبيق القانون الأجنبي وإعتباره واقعة مادية، وإنما يتعلق بتطبيق اتفاقية دولة الإمارات طرفا فيها ويعترف القانون الإمارتي بسمو نصوص الاتفاقية على القوانين العادية، وهذا ما نصت عليه المادة ٢٢ من قانون المعاملات المدنية والمادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية، ولهذا نقول يجب عدم تعليق تطبيق اتفاقية سارية المفعول في دولة الإمارات على إرادة الخصوم.

ولا شك أن تقييد قاعدة مكان إقامة المسافر بتلك الشروط السابق ذكرها يخلق نوعا من التوازن بين مصلحتي المسافر والناقل؛ إذ تسهّل الاتفاقية على المدعى رفع دعواه في الدولة التي يقيم فيها، كما أن هذه القاعدة لا ترهق الناقل بالانتقال إلى المحكمة التي يقيم في دائرتها المسافر وذلك لأن له ارتباط يربطه بذلك المكان على اساس أنه يشغّل منه وإليه خطوطا لنقل المسافرين.(٢)

أضف إلى ذلك أن واضعوا الاتفاقية قد احترزوا من الإشكالية التي يمكن أن تطرح وهي عدم امكانية تطبيق نصوص الاتفاقية بحجة أن الدولة التي يقيم فيها المسافر لم توقع على اتفاقية مونتريال، فاشترطوا أن تكون الدولة التي يقيم فيها المسافر طرفا في هذه الاتفاقية.

(١) محكمة التمييز –الأحكام المدنية– الطعن رقم – 172 لسنة 2009 قضائية – تاريخ الجلسة– 25–10–2009 مكتب فني – 20 رقم الجزء – 3 رقم الصفحة2060 .

(٢) عبدالله عبدالرحمن الخطيب، إجراءات تسوية منازعات الراكب الجوي بحسب التشريعات المعمول بها في دولة افمارات العربية المتحدة، ص١١٥٦، منشور على الموقع الآتي:

http://slconf.uaeu.ac.ae/slconf20/arabic_research.asp

المطلب الثاني: إمكانية الخروج على قواعد الاختصاص القضائي أو امكانية التخلى عن الاختصاص بنظر منازعات النقل الجوي

تنص المادة ٤٩ من اتفاقية مونتريال على أنه "تكون باطلة ويبطل أي أثر اشترط في عقد النقل أو في أي اتفاقات خاصة سابقة لوقوع الضرر يخالف بها الاطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص". وعدم جواز الاتفاق السابق لوقوع الضرر على تعديل قواعد الاختصاص الوارد في نص اتفاقية مونتريال السالف الذكر تم النص عليه في البند الأخير من المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإمارتي بالفعل، إذ جاء فيه " ويعتبر باطلا أي شرط يتضمن تعديلا لقواعد الاختصاص المشار إليها إذا تم اشتراطه قبل وقوع الضرر".

ومن خلال هذا النص نرى أنه لا يجوز لطرفي التعاقد على تعديل قواعد الاختصاص المنصوص عليها في المواد ٣٣ و٤٦ من اتفاقية مونتريال وتلك المنصوص عليها في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإمارتي قبل وقوع الضرر، إذ أنه لا يمكن في الواقع العملي تصور اتفاق بين الاطراف على تعديل قواعد الاختصاص المتعلقة بالنقل الجوي قبل وقوع الضرر، وإذا ما تم ذلك فإنه يكون حتما قد وضع لمصلحة الناقل فهو من يصيغ العقد، فمثلا تذكرة المسافر تعد مسبقا من قبل الناقل ولا يشارك المسافر في مناقشة شروطها (فهي عقد إذعان)،[١] وعلى ذلك يعتبر تعديل الاختصاص بمثابة شرط تعسفي، يجب إبطاله من قبل القاضي خصوصا إذا ما قصد من جراء ذلك التعديل التحايل على قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقية أو في القانون الداخلي. ونقصد هنا بالإبطال ابطال الشرط أي الاتفاق على تعديل الاختصاص السابق على وقوع الضرر، وليس إبطال عقد النقل.

وفي المقابل فإن الاتفاقية وكذا قانون المعاملات التجارية الإمارتي اجازا تعديل قواعد الاختصاص بعد وقوع الضرر، وهذا الموضوع سيتم مناقشته في الفرع الأول من هذا المطلب.

أما الفرع الثاني نتناول من خلاله الإجابة عن السؤال الآتي: هل يجوزلمحكمة بعد ثبوت الاختصاص لها وفق اتفاقية مونتريال أو وفق قانون المعاملات التجارية الإمارتي أن تتخلى عن اختصاصها لصالح محكمة أخرى؟

(١) محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والخارجي، الدار الجامعية الجديدة، ٢٠٠٣، ص ١٢٥ وما بعدها. محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٣، ص٧٤.

الفرع الأول: الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص القضائي

أجازت اتفاقية مونتريال وكذا قانون المعاملات التجارية الإماراتي الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال بعد وقوع الضرر. ومع ذلك لم يبينا جميع الشروط الواجب توافرها في هذا الاتفاق ما عدا شرط واحد وهو أن يبرم هذا الاتفاق بعد وقوع الضرر. وهذا يدل بلا شك أن عقد النقل الجوي الدولى هو من عقود الاذعان، ولذلك لم تجز الاتفاقية، بمفهوم المخالفة لنص المادة ٤٩، على تعديل قواعد الاختصاص قبل وقوع الضرر. وبالاضافة إلى هذا نرى ضرورة اضافة شروط أخرى من اجل القول بصحة هذا الاتفاق نبينها فيما يأتي:

أولا: يجب أن يكون الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص الواردة في المادتين ٣٣ و٤٦ من اتفاقية مونتريال بخصوص عقد النقل الجوي الدولي، وقد سبق أن بينا ما المقصود بدولية العقد وفقا لاتفاقية مونتريال. أما إذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص القضائي الواردة في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإمارتي فلا يشترط عندئذ أن يكون العقد هنا دوليا، إذ أن هذا القانون لا يطبق إلا إذا كانت المسألة تخرج عن نطاق اتفاقية مونتريال.

ثانيا: يجب أن يكون الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص أو الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة مكتوبا، وهذا الشرط لم يتم النص عليه سواء في اتفاقية مونتريال أم في قانون المعاملات التجارية، ولهذا فإنه يفترض أن يكون الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص مكتوبا وذلك لأن عقد النقل دائما في الواقع العملي يكون مكتوبا، ولذلك نرى أهمية اشتراط كتابة الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص ضمانا لحقوق أطراف العقد أسوه بما جرى النص عليه في النظام الاوروبي رقم ٢٠١٢/١٢١٥ بشأن الاختصاص القضائي والاعتراف بالاحكام الأجنبية وتنفيذها بالقول أنه يجب أن يكون الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة مكتوبا.[١] ويستوي في ذلك أن تكون الكتابة تقليدية او الكترونية، ووفق هذه الاخيرة يستطيع الأفراد الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص عن طريق وسائل الاتصال الحديثة كالبريد الالكتروني والمواقع الالكترونية.[٢]

ثالثا: أن لا يؤدي الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص القضائي إلى تطبيق أحكام أخري غير أحكام اتفاقية مونتريال، لأن السماح بمثل هذا الاتفاق من شأنه أن يؤدي إلى التحايل على قواعد

---

(1) Article 25/1/a du règlement du parlement Européen et du conseil du ١٢ décembre 2012, journal officiel de l'Union européenne, L 35/2, 20/12/2012.

حول الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة انظر نور الحجايا، الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة في المنازعات ذات الطابع الدولي، مجلة الحقوق/ جامعة الكويت، العدد ٢، السنة ٣٣، يونيو ٢٠٠٩، ص٢٨١-٢٤١.

(٢) انظر في هذا الاتجاه الفقرة ج من المادة الثالثة من اتفاقية ٢٠٠٥/٦/٣٠ الخاصة بلاتفاق على اختيار المحكمة المختصة المنبثقة عن مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص.

الاختصاص الواردة في الاتفاقية من اجل الهروب من احكام اتفاقية مونتريال، وذلك من خلال تطبيق قواعد القانون الدولي الخاص التي من شأنها تطبيق قانون دوله ليست طرف في اتفاقية مونتريال. ومثل هذا الشرط ليس ضروري في حال الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص الواردة في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي، وذلك لأنه إذا كان عقد النقل الجوي دوليا فإنه يطبق عليه قاعدة الاسناد الوادة في المادة ١٩ من قانون قانون المعاملات المدنية الإماراتي لغاية تحديد القانون المختص.

رابعا: أن يكون تعديل الاختصاص القضائي لصالح محاكم دولة طرف في اتفاقية مونتريال، كأن يكون لصالح المحكمة التي يقيم في دائرتها المتضرر دون أن يشغل الناقل من هذا المكان وإليه خطوط جوية. وهذا الشرط خاص باتفاقية مونتريال ولا يعد شرطا من أجل القول بصحة الاتفاق المتعلق بتعديل قواعد الاختصاص الواردة في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.

خامسا: غالبا ما يأخذ الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص صورة الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة، فهل يجوز الاتفاق على اختيار محكمة مختصة لا ترتبط بالنزاع برابط جدي بعقد النقل الجوي؟ بمعنى آخر هل يشترط لصحة الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص الواردة في المواد ٣٣ و٤٦ من اتفاقية ومونتريال وتلك الورادة في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية الإمارتي توافر رابط جدي بين المحكمة المختارة والنزاع الناشيء عن عقد النقل الجوي؟

في الحقيقية أن الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقية أو قانون المعاملات التجارية بعد وقوع الضرر جائز،[1] وهذا يعني أنه يحق للأطراف إدخال تعديل على تلك القواعد بحيث يحق لهم الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة. ولكي يصح مثل هذا الاتفاق بالإضافة إلى الشروط

(١) ونود أن نذكر هنا أن المحاكم الإماراتية قد رفضت التخلي عن اختصاصها الثابت لها بموجب المواد ٢٠ و٢١ و٢٢و٢٣ من قانون الاجراءات المدنية الإماراتي بموجب اتفاق الاطراف على اختيار محكمة أخرى، حول ذلك انظر الأحكام التالية: المحكمة الإتحادية العليا –الأحكام المدنية والتجارية – الطعن رقم – 320 لسنة 16 قضائية – تاريخ الجلسة – 1995-4-18 مكتب فني – 16 رقم الجزء – 1 رقم الصفحة415 . إذ قضت بالآتي:

"إن المبدأ العام السائد في فقه القانون الدولي الخاص هو أن الأصل في ولاية القضاء في الدولة هو الإقليمية وأن رسم حدود هذه الولاية على أسس إقليمية تربط بين المنازعة وولاية القضاء مأخذها موطن المدعى عليه أو محل إقامته أو موقع المال أو محل مصدر الالتزام أو محل تنفيذه وأن أداء العدالة مصلحة عامة تباشرها الدولة في الحدود التي تحقق هذه المصلحة بواسطة قضائها الوطني الذي تراه، دون غيره من قضاء أجنبي، جديرا بتحقيق هذه الغاية. فالاختصاص الدولي المعقود للقضاء الوطني يكون بهذه المثابة من النظام العام لارتباطه بسيادة الدولة. وعليه فلا يكون التخلي في المنازعات ذات العنصر الأجنبي من القضاء الوطني عن الاختصاص لقضاء أجنبي إلا استثناء وفى أضيق الحدود عندما تقتضي مصلحة العدالة ذلك، لتأمين حسن سيرها كما هو الحال في الدعوى المتعلقة بالعقار، فإذا ما كان العقار موجودا في الخارج فإن محاكم القضاء الوطني لا تكون مختصة بها بصرف النظر عن أشخاص الخصوم أو محل مصدر الالتزام على اعتبار أن محكمة موقع العقار هي أقرب المحاكم إليه وأن مباشرة هذه الدعوى بشأنه أمام أية محكمة أخرى لا تؤدي إلى نتيجة عملية لأنه لا يتصور تنفيذ الحكم الذي يصدر إلا فيها. واختصارا في الوقت والجهد والإجراءات والنفقات يكون الالتجاء مباشرة إلى محكمة موقع العقار، أما الدعاوى الشخصية التي يطلب فيها الحصول على حق شخصي فإنها ليست من الدعاوى العينية ولا تتوفر فيها الحكمة من إسناد الاختصاص فيها إلى غير القضاء الوطني ولو كان المال في الخارج، وهذا ما اعتنقه قانون الإجراءات المدنية الاتحادي رقم ١١ لسنة ١٩٩٢ في المادتين ٢٠، ٢١".

وفي ذات التوجه انظر المحكمة الإتحادية العليا – الأحكام المدنية والتجارية – الطعن رقم – 349 لسنة 20 قضائية – تاريخ الجلسة– 2000-11-26 مكتب فني – 22 رقم الجزء – 4 رقم الصفحة1625 محكمة التمييز/ دبي – الأحكام المدنية – الطعن رقم – 228 لسنة 2009 قضائية – تاريخ الجلسة – 2010-1-12 رقم الصفحة39 .

السابق ذكرها نرى ضرورة اشتراط رابط بين المحكمة المختارة وعقد النقل الجوي، ومن هذه الروابط مثلا رابط موطن المتضرر أو مكان اقامته، أو يكون لهم مصلحة مشروعة في اختيار قانون دولة ما[١] وبهذا الرابط الاخير لن يتم التحايل على قواعد اتفاقية مونتريال أو قواعد قانون المعاملات التجارية الإمارتي.

وعند توافر مثل هذا الاتفاق، يجب على الأطراف التوجه إلى المحكمة المختارة، وهذا لا يثير أية إشكالية طالما تعترف قوانين تلك المحكمة لإرادة الاطراف في اختيار المحكمة المختصة. وفي المقابل تثار إشكالية الاختصاص فيما لو رفع أحد الأطراف الدعوى أمام محكمة لدولة طرف في اتفاقية بمقتضى قاعدة من قواعد الاختصاص الواردة في اتفاقية مونتريال، أو رفع أحد الأطراف في نزاع يتعلق بالنقل الجوي الدولي غير خاضع لاتفاقية مونتريال أمام محكمة إماراتية على وفق القواعد الواردة في المادة ٣٦٨ من قانون المعاملات التجارية ودفع الطرف الآخر بوجود اتفاق يتضمن اختيار محكمة دولة س، فهل المحكمة التي تم الدفع أمامها تتخلى عن اختصاصها لصالح المحكمة المختارة أم لا؟ إن الإجابة عن هذا التساؤل سنبينها فيما يأتي.

الفرع الثاني: امكانية التخلي عن الاختصاص

لم تبين اتفاقية مونتريال وكذا قانون المعاملات التجارية الإمارتي الفرض السابق طرحه. لذلك نرى أنه لا توجد عقبة قانونية تحول دون إصدار المحكمة التي دفع أمامها بوجد الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص بعد وقوع الضرر قرارا بالتخلي عن اختصاصها أو على الأقل أن توجه الاطراف إلى رفع النزاع أمام المحكمة التي تم اختيارها. لكن اعتقد أن تلك المحكمة لن تتخلى عن اختصاصها لصالح المحكمة المختارة إلا إذا ثبت لها أن المحكمة التي تم اختيارها من ناحية لها علاقة بموضوع النزاع كإختيار المحكمة التي اقلعت منها الطائرة (نقطة الانطلاق) أو المحكمة التي يقيم في دائرتها المتضرر، أو إذا كان الضرر ناشيء عن تحطم طائرة فلهم اختيار قانون الدولة التي وقع فيها الحادث. ومن ناحية أخرى أن الضابط الذي استند إليه الاتفاق على اختيار المحكمة المختصة يعبر عن المحكمة الأكثر ملائمة للفصل في النزاع المطروح عليها؛ وتكون المحكمة أكثر ملاءمة للفصل في النزاع إذا كانت مثلا قريبة من الادلة المتطلبة لاثبات الحق المدعى به أو فيما لو كانت هذه المحكمة أكثر كفالة لتنفيذ الحكم الصادر عنها لوجود المال المراد التنفيذ عليه في دائرتها.[٢]

(١) حفيظة السيد الحداد، النظرية العامة في القانون القضائي الخاص الدولي، الكتاب الثاني الاختصاص القضائي الدولي وتنفيذ الحكام الأجنبية وأحكام التحكيم، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٧، ص ١٤٩ وما بعدها.

(٢) هشام علي صادق، مدى حق القضاء المصري في التخلي عن اختصاصه الدولي بالمنازعات المدنية والتجارية، مكتبة الوفاء القانونية، ٢٠١٤، ص ٢٣.

ومن الجدير بالذكر أن المحكمة إذا ما دفع أمامها بمثل هذا الاتفاق، فإنه يلقى عليها واجب التحقق من جميع الشروط التي سبق ذكرها لكي تتخلى عن اختصاصها لصالح المحكمة المختارة. ونتمني أن تراقب المحكمة العليا، في الدولة التي دفع أمام إحدى محاكمها بدفع الاتفاق عن اختيار المحكمة المختصة، على مدى توافر الشروط سالفة البيان، وتلك الرقابة تجد أساسها في الوظيفة الرئيسية التي حددها القانون لتلك المحكمة، وهي السهر على كفالة تطبيق القواعد القانونية في الدولة تطبيقا صحيحا وكذلك تفسيرها بصرف النظر عن مصدر تلك القواعد سواء أكان مصدرا داخليا أم دوليا.(١) فمثلا ينص البند السادس من المادة ٣٣ من قانون المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية رقم ١٠ لسنة ١٩٧٣ على أنه من صلاحيات المحكمة تفسير المعاهدات والاتفاقيات الدولية بناء على طلب إحدى سلطات الاتحاد أو الامارات الأعضاء أو إذا كان التفسير موضع خلاف في دعوى مطروحة أمام إحدى المحاكم.

ومن أبرز المسائل التي لم تتعرض لها اتفاقية مونتريال أو قانون المعاملات التجارية الإمارتي لمسألة مدى جواز تخلى المحكمة عن اختصاصها لسبق رفعها أمام محكمة أجنبية.(٢) ولتوضيح هذه الفرضية نضرب المثال الآتي: لو أن محمد الذي له موطن فعلي في الأردن، ومكان اقامة في دولة الإمارات استقل طائرة من طائرات الشركة العربية للطيران من الشارقة إلى عمان، وأثناء النزول من الطائرة سقط من على درج النزول مما أدى إلى اصابته بإصابات جسدية، الأمر الذي دفعه لمطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق به، وذلك من خلال رفع دعوى أمام محكمة اردنية، وعند عودته إلى دولة الإمارات رفع ذات الدعوى أمام محكمة اماراتية، أو العكس رفع اولا الدعوى أمام المحكمة الامارتية ومن ثم رفع ذات الدعوى امام محكمة اردنية، فهل يجوز لأي من الاطراف الدفع بالإحالة لقيام ذات النزاع أمام محكمة أجنبية؟

وفي ظل غياب النص الذي يعنى بمعالجة مثل هذا الفرض نرى أنه من الضروري، من أجل أن تحيل المحكمة النزاع إلى المحكمة الأخرى المختصة، توافر الشروط الآتية:

١- أن نكون بصدد دعوى واحدة، ويقتضي الشرط أن تتحدا الدعويين من حيث الموضوع والسبب والخصوم.(٣)

(١) المرجع السابق، ص٥٠ وما بعدها.

(٢) في الشأن الداخلي نص المشرع الإمراتي في المادة ٨٧ من قانون الإجراءت المدنية الإماراتي على أنه " إذا رفع النزاع إلى محكمتين وجب إبداء الدفع بالإحالة أمام المحكمة التي رفع إليها النزاع أخيرا للحكم فيه". انظر بكر السرحان، قانون الإجراءات المدنية، مكتبة الجامعة، الشارقة، ٢٠١٣، ص ٣٠٢.

(٣) سعدون العامري، موجز نظرية الاثبات، ط١، مطبعة المعارف، بغداد،١٩٦٦، ص١٣٩.

٢- أن تكون الدعويان قد رفعتا أمام محكمتين تابعتين لدولتين مختلفتين مختصتين وفقا لقانون كل منهما أو وفقا لنصوص الاتفاقية التي تربط بين الدولتين اللتين تختص إحدى محاكمها النظر في النزاع.

٣- أن يتم إبدأ الدفع بالإحالة لقيام ذات النزاع امام المحكمة الأجنبية أمام المحكمة التي رفع أمامها النزاع اخيرا من اجل إحالته إلى المحكمة التي رفع امامها النزاع أولا. ولكي تتأكد المحكمة التي رفع امامها النزاع اخيرا من تاريخ رفع الدعوى أمام المحكمة التي رفع أمامها النزاع أولا، ما عليها إلا أن تخاطبها بكتاب رسمي وتطلب منها اخبارها بتاريخ رفع الدعوى الدقيق.(١) كما يجب على المحكمة التي رفع النزاع أمامها أخيراً، وتم ابدأ الدفع امامها ايضا أن تتحقق من اختصاص المحكمة التي رفع امامها النزاع أولا من خلال الرجوع إلى قانون تلك المحكمة.(٢) وأن تتأكد المحكمة التي تم الدفع امامها من انتفاء نية التحايل لدى الطرف الذي رفع النزاع أمام المحكمة التي رفع امامها النزاع أولا.

٤- أن تقبل الدولة التي تم ابدأ الدفع امامها بالإحالة، وإلا ستكون النتيجة سلبية ألا وهي رفض الدفع بالإحالة.

وإذا توافرات الشروط السابقة فإنه يلقى على عاتق المحكمة إحالة النزاع إلى المحكمة التي رفع أماهها النزاع أولا أو على الاقل أن تتخلى عن اختصاصها لصالح المحكمة التي رفع أمامها النزاع أولا دون إصدار قرار بالإحالة، وذلك الحل من شأنه تفويت أي فرصة أمام وقع تناقض بين الأحكام القضائية.(٣)

ومن الجدير بالملاحظة أن ما تم بيانه سابقا ليس غريبا في موضوع النقل الجوي الدولي فهناك الكثير من القرارات الصادرة عن العديد من المحاكم الامريكية تم بموجبها تخلي تلك المحاكم عن اختصاصها على اساس أنها المحاكم غير الملائمة للنظر في المنازعات الماثلة أمامها (forum non

(١) وفيما يخالف ذلك ذهب رأي فقهي مصري بضرورة الدفع بالإحالة أمام المحكمة الاقل قدرة على الفصل في النزاع لكي تحيله إلى من هي أقدر على كفالة أثار الحكم الصادر. انظر أحمد عبد الكريم سلامة، أصول المرافعات المدنية الدولية، مكتبة العالمية بالمنصورة، ١٩٨٤، ص ٢٥٠. أحمد عبد الكريم سلامة، الدفوع الإجرائية في المرافعات المدنية الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد ٥٥، مصر، ١٩٩٩، ص٥١. هشام علي صادق، تنازع الاختصاص القضائي الدولي، ٢٠٠١، ص ٧٧ و٧٨.

(٢) حفيظة السيد الحداد، النظرية العامة في القانون القضائي الخاص الدولي، مرجع سابق، ص ١٩٨.

(٣) نور حمد الحجايا، التناقض بين الأحكام القضائية وأثره على التنفيذ في القانون الدولي الخاص الأردني، مجلة الحقوق، الكويت، العدد ٤، السنة ٢٩، ديسمبر ٢٠٠٥، ص ٢٢٧ وما بعدها.

(conveniens . فمثلا قررت محكمة في المقاطعة الشمالية في ولاية كاليفورنيا بتاريخ ٤/١٠/ ٢٠١٠ التخلي عن اختصاصها بنظر النزاع، الذي رُفع من اقرباء المتضررين من الحادثة التي وقعت لطائرة ايرباص أثناء طيرانها فوق المحيط الاطلنطي بين البرازيل وفرنسا، باعتبارها المحكمة غير الملائمة للنظر في تلك الدعوي لصالح محكمة فرنسية رفعت أمامها ذات الدعوى.[١] ولكي تتخلي المحكمة عن اختصاصها وفقا لنظرية المحكمة غير الملائمة يجب أن يتوافر شرطين أساسين: الأول أن تكون المحكمة المرفوع إليها الدعوى غير ملائمة للفصل في النزاع، والثاني أن تكون هناك محاكم دولة أكثر ملائمة للفصل في هذا النزاع. والشرط الثاني غير مستقر عليه، إذ يوجد الكثير من الأحكام في الولايات المتحدة الأمريكية طبقت نظرية المحكمة غير الملائمة وتحلت عن اختصاصها ولو لم يكن هناك محكمة دولة أخرى ملائمة للفصل في هذه الدعوى. ومثال ذلك ما قضت به محكمة ولاية نيويورك بعدم ملائمة المحكمة بنظر الدعوى الماثلة أمامها وذلك لأن الفصل في الدعوى يتطلب بحثا تفصيلا في الإدارة المالية لحكومة إيران أثناء حكم شاه إيران، ولم تهتم تلك المحكمة بضرورة توافر محكمة أخرى ملائمة للفصل في الدعوى.[٢]

وفي هذه المناسبة أرى أنه يجب عدم الخلط بين نظرية المحكمة غير الملائمة والدفع بالإحالة لقيام النزاع أمام محكمة أجنبية، فنظرية المحكمة غير الملائمة لا تقدم حلولا بشأن موضوع الدفع بالإحالة لقيام النزاع أمام محكمة أجنبية وذلك للاختلاف الكبير بينهما. فمن أوجه الاختلاف أن من اسباب الدفع بالاحالة هو قيام النزاع أمام محكمتين تابعتين لدولتين مختلفتين، ولكي لا نكون أمام أحكام متعارضة فإنه يجوز الدفع بالإحالة أمام المحكمة التي رفع أمامها النزاع ثانيا لإحالته إلى المحكمة التي رفع أمامها النزاع أولا، أما عن سبب التخلى عن الاختصاص وفقا لنظرية المحكمة غير الملائمة يكمن في قناعة المحكمة بعدم ملائمتها للفصل في هذا النزاع. أضف إلى ذلك أن التخلى عن الاختصاص وفق نظرية المحكمة غير الملائمة اشمل من التخلي عن الاختصاص بسبب الدفع بالإحالة لقيام النزاع أمام محكمة أجنبي، بحجة أن التخلي وفقا لنظرية المحكمة غير ملائمة يستوي في حاله وجود أو عدم وجود نزاع مرفوع فعلا أمام محكمة أجنبية، على خلاف الدفع بالإحالة لقيام ذا النزاع أمام محكمة أجنبية إذ يُشترط للتخلي أن يكون النزاع مرفوع أمام محكمه أخرى غير التي تم ابدأ الدفع أمامها.

(1) Pour avoir plus d'information sur cette décision voir, Vincent Grellière, cours de droit aérien et spatial, p. 208, http://publications.ut-capitole.fr/

(٢) هذا الحكم مشار إليه في، محمد الروبي، الدفع بالإحالة لقيام ذات النزاع أمام محكمة أجنبية، دراسة مقارنة، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص٢٤٨.

وبالرغم من الاختلاف بين الدفع بالإحالة لقيام ذات النزاع أمام محكمة أجنبية ونظرية المحكمة غير الملائمة، إلا أنه يقع على عاتق القاضي التزام يتمثل في التأكد من اختصاص المحكمة الأجنبية المراد أحالة النزاع إليها، وذلك من خلال توافر الروابط التي تربط النزاع بتلك المحكمة، بمعنى أن المحكمة المرفوع أمامها النزاع ثانيا لا يمكن أن تتخلى عن اختصاصها إلا إذا ثبت لها أن المحكمة المحال إليها أكثر ملائمة للفصل في النزاع منها، وهذا لا يتاتى إلا من خلال الوقوف على درجة ارتباط النزاع بالمحكمة المحال إليها. وبهذا الطرح نأخذ من نظرية المحكمة غير الملائمة فكرة أن المحكمة التي تم الدفع أمامها بالإحالة لا يمكن أن تتخلى عن اختصاصها إلا إذا اقتنع القاضي بأن محكمته غير ملائمة للفصل في النزاع، وإن المحكمة الأخرى أكثر ملائمة منها للفصل بالنزاع من خلال الارتباط الوثيق بينها وبين ذلك النزاع. وهذا في حقيقة الأمر السبيل الذي من خلاله يتحقق القاضي من شرط اختصاص المحكمة المحال إليها النزاع.

واخيرا يجب أن نشير إلى أمر آخر لم تنص عليه الاتفاقية وهو احالة النزاع من المحكمة التي رُفع أمامها دعوى فرعية إلى المحكمة التي رفع أمامها الدعوى الاصلية إذا كان الارتباط بين الدعويين قائما. لذلك نتمني أن يتم تعديل الاتفاقية وينص فيها على قبول الدفع بالإحالة للارتباط، ويتم فيها تحديد المقصود بالارتباط على أنه وحدة عنصري الموضوع والسبب. ومثال ذلك أن يرفع المدعى دعوى على الناقل المتعاقد يطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقته، والدعوى الذي يرفعها المدعي على الناقل الفعلي.

أما فيما يتعلق بالقانون الإمارتي فلم يرد فيه نص يتعلق بإجازة الدفع بالاحالة للارتباط في مجال القانون الدولي الخاص. ونظرا لعد وجود نص فإننا نعتقد أنه لا مانع من قبول الدفع بالإحالة للارتباط خصوصا أن المشرع الإماراتي في المادة ٢٢ من قانون الإجراءات المدنية نص على اختصاص المحاكم بالفصل في المسائل الأولية والطلبات العارضة على الدعوى الأصلية الداخلة في اختصاصها كما تختص بالفصل في كل طلب يرتبط بهذه الدعوى ويقتضي حسن سير العدالة أن ينظر معها. وهذا يعني أنه لما كانت المحاكم الامارتية مختصة بالنظر بالطلب المرتبط لارتباطه بالدعوى الأصلية المرفوعة أمامها ولو لم تكن مختصة بالطلب المرتبط مراعاة لمقتضيات العدالة والاقتصاد في الوقت والنفقات، فإننا نرى أنه وبالاستناد إلى ذات السبب يجوز الدفع بالاحالة أمام المحكمة التي رفع امامها الطلب المرتبط (الدعوى الفرعية) لإحالة النظر في ذلك الطلب إلى المحكمة التي رفعت امامها الدعوى الأصلية للارتباط.

الخاتمة :

بعد أن فرغنا من كتابة هذا البحث يتبين لنا أن اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بعقد النقل الجوي الدولي قد حددت في المادتين ٣٣ و ٤٦ قواعد الاختصاص القضائي التي عن طريقها يتم تحديد المحكمة المختصة. واعطت الخيار للمدعي بإختيار أي من الضوابط الواردة في المادتين المشار اليهما لتحديد المحكمة التي يلجأ إليها من اجل رفع دعواه أمامها. وقد فعل المشرع الإمارتي في قانون المعاملات التجارية بالمثل. أضف إلى ذلك أن الاتفاقية والقانون قد سمحا للاطراف الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص القضائي بعد وقوع الضرر.

وبعد أن تم استعراض جميع النصوص المعنية بموضوع هذه الورقة تبين لنا النتائج الآتية:

١- أن الاتفاقية وقانون المعاملات التجارية الإمارتي لم ينصا على معيار نقطة الانطلاق ومكان وقوع الحادث من ضمن معايير الاختصاص القضائي.

٢- أن الاتفاقية وقانون المعاملات التجارية الإماراتي لم يبينا المحكمة المختصة في حال غبرام عقد النقل الكترونيا.

٣- أن الاتفاقية وقانون المعاملات التجارية لم ينصا على الشروط الواجب توفراها في الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص القضاي الدولي الواردة في الاتفاقية والقانون.

٤- أن الاتفاقية وقانون المعاملات التجارية لم يبينا امكانية التخلي عن الاختصاص القضائي الدولي المنعقد للمحكمة التي اختارها المدعي بسبب الدفع بوجود اتفاق على اختيار المحكمة المختصة بعد وقوع الضرر، وكذلك التخلى عن الاختصاص بسبب أن المحكمة التي رفع أمامها النزاع غير ملائمة للفصل في النزاع، أو التخلي عن الاختصاص بسبب الارتباط.

وبناء على النتائج السابقة نقترح التوصيات التالية:

١- نتمني على أطراف اتفاقية مونتريال وكذلك المشرع الإمارتي بضرورة ادخال تعديلات تتضمن النص على معيار نقطة الانطلاق ومكان وقوع الحادث ضمن معايير الاختصاص القضائي الدولي المتعلقة بعقد النقل الجوي الدولي.

٢- نتمنى على أطراف اتفاقية مونتريال معالجة موضوع عقد النقل الالكتروني وتحديد المعايير الملائمة لبيان المحكمة المختصة بمثل هذا النوع من العقود كأن تكون مثلا محكمة الدولة التي علم فيها الموجب بقبول القابل.

٣- نتمنى على أطراف اتفاقية مونتريال وكذا المشرع الامارتي بضرورة النص على الانواع الثلاث لصور التخلي عن الاختصاص القضائي وذلك لكفالة تنفيذ الأحكام القضائية الصادرة في موضوع عقد النقل الجوي.