Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences

Volume 1 | Issue 2 Article 30

Commercial arbitration of air cargo contracts under the Warsaw Conventions 1929, Montreal 1999 and National Legislations

Zaid Mohammed Saeed Alraho
University of Technology Bahrain, Kingdom of Bahrain, zmalraho@utb.edu.bh

Follow this and additional works at: https://www.steps-journal.com/jshss

Part of the Arts and Humanities Commons, Business Commons, Education Commons, Law Commons, and the Political Science Commons

Recommended Citation

Alraho, Zaid Mohammed Saeed (2022) "Commercial arbitration of air cargo contracts under the Warsaw Conventions 1929, Montreal 1999 and National Legislations," *Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences*: Vol. 1 : Iss. 2 , Article 30.
Available at: https://doi.org/10.55384/2790-4237.1040

This Original Study is brought to you for free and open access by Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences (STEPS). It has been accepted for inclusion in Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences by an authorized editor of Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences (STEPS).

التحكيم التجاري في عقود نقل البضائع جواً في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 والتشريعات الوطنية

*د. زيد محمد سعيد الرحو

تاريخ الاستلام:2022/04/10 تاريخ القبول:2022/06/24

المستخلص

تناولنا في بحثنا الموسوم التحكيم التجاري في عقود نقل البضائع جواً - دراسة مقارنة موقف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ذات الصلة، ومنها القانون البحريني والأماراتي، من إمكانية اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض النزاعات في عقود النقل الجوي للبضائع لما يمتاز به من سهولة الإجراءات وسرعة الفصل في النزاع. ركزنا في بحثنا ضمن البحث التمهيدي على الجوانب الأساسية لمفهوم عقد النقل الجوي وخصائصه، وموقف الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية مونتريال 1999، وخصصنا المبحث الأول لبيان القواعد الموضوعية للعقد المذكور وطبيعته القانونية التي تقترب إلى طبيعة عقود الإذعان، ودور إرادة الأطراف في اتفاق التحكيم ومسائل قانونية أخرى. وفي المبحث الثاني ناقشنا القواعد الإجرائية وشروط اتفاق التحكيم، وتبين لنا أن هنالك شروط مختلف عليها وأخرى تم الاتفاق عليها فيما بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، وكذلك دور القضاء الوطني المساند والمعاون عبر تنفيذ حكم التحكيم والرقابة على احكام التحكيم الصادرة. واختتمنا البحث بخاتمة وجملة من النتائج والتوصيات...ومن الله التوفيق

الكلمات المفتاحية: عقد النقل الجوي الدولي، البضائع، اتفاقية وارسو، اتفاقية مونتريال، التشريعات الوطنية للتحكيم، التحكيم التجاري، النزاع.

* أستاذ مساعد، مركز الدراسات العامة، قسم اللغات والعلوم الاجتماعية، جامعة البحرين للتكنولوجيا، مملكة البحرين.
zmalraho@utb.edu.bh

https://doi.org/10.55384/2790-4237.1040

2790-4237/© 2022 Golden STEPS Ltd. This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license. (http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Commercial arbitration of air cargo contracts under the Warsaw Conventions 1929, Montreal 1999 and National Legislations

*Assistant professor Zaid Mohammed Saeed Alraho, *Center for General Educations, Department of language and Social Sciences, University of Technology Bahrain, Kingdom of Bahrain*

Abstract

The research dealt with the position of international conventions and related national legislation, including Bahraini and Emirati law, of the possibility of resorting to arbitration as a means of resolving disputes in air transport contracts for goods because of its ease of procedures and speed of adjudication of the dispute. In our research, we focused in the introductory chapter on the fundamental aspects and characteristics of the concept of the air transport contract, the position of international conventions, particularly the Montreal Convention 1999. However, devoted the first chapter to clarifying the objective rules of the contract and its legal nature, which approach the nature of compliance contracts, the role of the will of the parties to the arbitration agreement and other legal issues. While in the second chapter, we discussed the procedural rules and conditions of the arbitration agreement, and we found that there were different conditions on them and others agreed between the Warsaw Convention and the Montreal Convention. As well as the role of the national judiciary, supporting and aiding through the implementation of the arbitration judgment and the monitoring of the arbitration judgments issued. We concluded the research with a conclusion and a set of findings and recommendations.

Keywords: International air transport contract, cargo, Warsaw Convention, Montreal Convention, national arbitration legislation, commercial arbitration, and dispute.

مقدمة

يعد النقل الجوي من أهم دعائم النشاط الاقتصادي الدولي فى العصر الحديث، وأحد العوامل المؤثرة في تطوير قواعد التجارة الدولية والمعاملات والعلاقات التجارية بين الدول، ويرجع ذلك إلى السرعة التى يتميز بها الطيران والتى تنعكس على نقل وإيصال الأشخاص والبضائع .

وقد تنشأ عن عمليات النقل الجوي علاقات قانونية بين الناقل الجوي والمسافر أو الشاحن بالنسبة لنقل البضائع المراد نقلها جواً متمثلة بإبرام عقود النقل الجوي.

وقد تتولد جراء تنفيذ العقود المذكورة العديد من المنازعات بسبب بعض حوادث الطيران أو التأخير فى نقل البضائع أو تلفها أو فقدانها التي ترتب المسؤولية القانونية للناقل الجوي سواء فى مواجهة الأشخاص أو بمناسبة تنفيذ عقد نقل البضائع، ولذلك تمخضت جهود المعنيون في المجتمع الدولى عن وضع اتفاقية وارسو Warsawعام 1929 من أجل تنظيم العلاقات القانونية بين شركات النقل الجوي والطيران وبين الأشخاص وملاك البضائع، ونظراً لأوجه القصور التي كشف عنها التطبيق العملي لمعاهدة وارسو، انبرت الدول على وضع اتفاقية مونتريالMontreal عام 1999 من أجل اعادة التوازن في العلاقات القانونية والتجارية بين أطراف عقد النقل الجوي سواء نقل الأشخاص أو البضائع.

ونصت تلك الاتفاقيات على وسائل تسوية منازعات عقود النقل الجوي الدولي سواء باللجوء إلى القضاء أو عبر وسائل اخرى منها التحكيم الذي يعد هو الوسيلة المفضلة لأطراف عقود النقل الجوي لأنه يتلافى بعض العيوب التي يظهرها اللجوء إلى القضاء العادي لاسيما البطء في التقاضي والفصل في الخصومات التي تتسم بإجراءات قانونية معقدة وطويلة الأمد.

أهمية موضوع البحث:

يعد التحكيم فى عقود النقل الجوى الدولى لاسيما عقود نقل البضائع من الموضوعات القانونية الهامة التى لم تحظى بالاهتمام الكافى من جانب الفقه لما يتميز به التحكيم من خصائص من أبرزها السرعة والاقتصاد فى الإجراءات التى تنهى النزاع وتعجل بصدور حكم منهى للخصومة لأن السرعة تعد أحد سمات حركة التجارة الدولية ومن ثم يعد التحكيم هو الوسيلة المثلى لفض المنازعات التى تثيرها العلاقات التجارية الدولية لأن التأخير يعنى المزيد من خسارة الأموال وضياع الحقوق والمصالح لكل من طرفى عقد النقل الجوى الدولي، ولذلك اجاز التشريع البحريني والإماراتي التحكيم فى عقود النقل الدولي إقتداءً بالاتفاقيات الدولية بهذا الصدد واعترافاً بأهميته.

نطاق البحث:

حددت المادة 34 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 نطاق التحكيم على النحو الآتي:

1- مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان فى عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسئولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً.
2- تتم إجراءات التحكيم، وفقاً لاختيار صاحب المطالبة، فى إحدى جهات الاختصاص القضائى المشار إليها فى المادة 33.
3- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.
4- تعتبر أحكام الفقرتين 2، 3 من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم ويكون باطلاً وبدون أي أثر أي نص مخالف لهما فى البند أو اتفاق التحكيم.

ويتضح من النص اعلاه أن التحكيم يقتصر على المنازعات الناتجة عن عقد النقل الجوى الدولى للبضائع، وبمفهوم المخالفة للمادة 1/34 من اتفاقية مونتريال فأن التحكيم فى عقد نقل الأشخاص لايقع ضمن نطاق النص.

ولذلك سوف يقتصر البحث على بيان دور التحيكم فى حسم منازعات عقود النقل الجوى الدولى للبضائع وفقاً لاحكام اتفاقيتى وارسو 1929 ومونتريال 1999، والقانون التحكيم البحريني الجديد رقم 9 لسنة 2015، وقانون التحكيم الإماراتى رقم 6 لسنة 2018.

إشكالية البحث:

واجهت الباحث إشكالية تتمثل فى ندرة المراجع والمؤلفات القانونية التى تعرضت لمسألة التحكيم فى عقود النقل الجوي الدولي وبصفة خاصة التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولى للبضائع وهي تعد محور البحث في ذات الوقت ويحاول الباحث بيان الموقف القانوني في الاتفاقيات الدولية - اتفاقيتى وارسو ومونتريال - من التحكيم في عقد نقل البضائع جواً، وموقف كل من قانون التحكيم البحريني والإماراتي.

منهجية البحث:

يعتمد الباحث على المنهج التحليلى والتأصيلى والمقارن، إذ يتم تحليل القواعد القانونية والقواعد الدولية والكشف عن المبادئ التي ترسخها، وهو ما يستلزم إعمال المنهج التأصيلي مع التعرض لموقف كل من القانونين البحريني والإماراتي للتحكيم مقارنة باتفاقتي وارسو ومونتريال.

خطة البحث:

ينقسم البحث إلى مبحثين يسبقهما مبحث تمهيدي

المبحث تمهيدي: ماهية عقد النقل الجو الدولي للركاب والبضائع.

المبحث الأول: القواعد الموضوعية للتحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

المبحث الثاني: القواعد الإجرائية للتحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

المبحث تمهيدي : ماهية عقد النقل الجوي الدولي للركاب والبضائع

تمهيد وتقسيم:

يقصد بالنقل الجوي بصفة عامة القيام برحلة جوية من نقطة لأخرى لنقل البضائع أو الأشخاص أو أمتعة بواسطة طائرة مقابل أجر[1]، وقد يكون النقل داخلياً، أي داخل إقليم الدولة وقد يكون دولياً بين دولة وأخرى[2]. وفي سبيل الإحاطة، على نحو موجز، بالموضع نبين تعريف عقد النقل وخصائصه ونطاقه وآثاره على النحو التالي :

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل الجوي.

المطلب الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال لعام 1999.

المطلب الأول: مفهوم عقد النقل الجوي

يتطلب تحديد مفهوم عقد النقل الجوي للركاب والبضائع بيان تعريفه وخصائصه ونبين ذلك من خلال الفرعيين الاتيين :

الفرع الأول: تعريف عقد النقل الجوي الدولي

عرف قانون المعاملات التجارية في دولة الإمارات العربية رقم 18 لسنة 1993، عقد النقل بأنه العقد الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بوسائطه الخاصة بنقل شخص أو شيء من مكان إلي آخر مقابل آجر[3]، ولا يختلف مضمونه في القانون البحريني، إذ عرفت اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم الطيران المدني البحريني عقد النقل الجوي على أنة" الوثيقة المبرمة بين المشغل الجوي والمسافر والتي توضح حقوق وواجبات الطرفين، سواء صدرت في الشكل التقليدي الورقي أو في الشكل الإلكتروني، والمسماة غالبا تذكرة السفر[4] ويؤخذ على هذا التعريف أنه يقتصر على نقل المسافرين فقط دون نقل البضائع.

وعرف قانون تنظيم الطيران المدني رقم 14 لسنة 2013 في المادة الأولى منة عقد النقل الجوي التجاري بأنه "رحلات جوية تقوم بنقل ركاب و/أو بضائع وبريد، مقابل أجر."

كما تم تعريف الناقل الجوي نفسه في ذات المادة على أنة " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والأمتعة والحيوانات والبضائع والبريد أو أي من ذلك ."

وقد تعددت التعريفات التي قال بها الفقه في تعريف عقد النقل الجوي، فقد عرفه البعض بأنه الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر أو مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلي المكان المحدد بالعقد وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر أو مرسل البضاعة.

وعرفه جانب آخر من الفقه [5] بأنه "الاتفاق الذي يتعهد وبمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعي المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بوساطة الطائرة في مقابل أجر معين"[6]. في حين عرفه البعض الآخر بأنه "عقد يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة طائرة خلال مدة محددة".[7]

ومن خلال التعريفات السابقة يمكننا أن نعرف عقد النقل الجوي بأنه عقد يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل اشخاص أو أمتعة أو بضائع من مكان إلى آخر أو من دولة إلى أخرى في موعد محدد أو فترات محددة بمقابل أجر معين يتم الاتفاق عليه مسبقاً.

ويلاحظ أن عقد النقل الجوي يختلف عن باقي عقود النقل بوسيلة تنفيذ العقد وهي الطائرة ويشترك معها في أمور أخرى وهي الرضائية وأنه عقد ملزم للجانبين وتجارية عملية النقل وأنه من عقود المعاوضة التي سنعرض اليها في الفرع الثاني.

وعقد النقل الجوي قد يكون داخلياً، وقد يكون دولياً وتختلف أحكامه بحسب نوع العقد، فعقد النقل الجوي الداخلي يخضع لأحكام قانون الطيران المدني للدولة، وعلى الرغم من أنة من الناحية العملية نادراً ما تطبق أحكام القانون الوطني، أما بالنسبة لعقد النقل الدولي فإنه يخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بشؤون الطيران ومن أهمها المبادىء التي أقرتها اتفاقية وارسو 1929 وإتفاقية مونتريال لعام 1999.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل الجوي الدولي

يتميز عقد النقل الدولي للركاب والبضائع بعدة خصائص يمكن تحديدها على النحو التالي :

أولاً : عقد النقل الجوي عقد رضائي:

يعتبر عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تلاقي القبول والإيجاب، دون الحاجة إلى أفراغه في شكل معين، وطبقاً للقواعد العامة فإنه يجب أن يكون الرضا صادراً عن إرادة حرة واعية خالية

من العيوب التي تشوب الإرادة وبالتالي يجب توافر الرضا حتى ينعقد العقد صحيحاً منتجاً لآثاره، والرضا يكون منتجاً حتى لو لم تحدد أجرة النقل، كما يرى البعض، لأنها ليست محل العقد، بل هي التزام ناتج عن العقد بعد إبرامه، ويمكن تحديد الأجر بأجر المثل وفقاً للقواعد العامة.[8]

ثانياً: عقد النقل الجوي عقد تجاري:

يعد عقد النقل الجوي من الأعمال التجارية بالنسبة للناقل الجوي طالما تم النقل على سبيل المقاولة، فالنقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى كالنقل البري والنقل البحري إلا في وسيلة تنفيذ العقد وهي أن يتم نقل الركاب أو البضائع عن طريق طائرة.[9]

والنقل يعتبر عملاً تجارياً دائماً للناقل الجوي لأنه يقوم به على سبيل الاحتراف حيث يكون الناقل عادة شركة طيران سواء شركة خاصة أو عامة مملوكة للدولة، بينما لا يكون تجارياً لشاحن البضاعة أو المسافر، إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارية.

ثالثاً: عقد النقل الجوي من عقود الإذعان:

ويقصد بالإذعان الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفاً دون أن يكون للطرف المذعن دور فيها، فلا يملك الراكب أو الشاحن مناقشة شروط العقد، حيث تقوم شركات النقل الجوي، بعرض شروطه مطبوعة على الكافة، وهي شروط موحدة ومعدة مسبقاً لكافة الركاب والشاحن، ولا تقبل المناقشة فيها.[10]

رابعاً: عقد النقل الجوي عقد ملزم للجانبين:

حيث يرتب عقد النقل الجوي التزامات متبادلة على عاتق طرفيه، فمثلاً يلتزم الناقل بالحفاظ على الراكب وأمتعته والبضاعة التي أستلمها من الشاحن وتسليمها إلى المرسل إليه، بينما يلتزم الراكب والشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها[11]

خامساً: يعد عقداً من العقود المبنية على فكرة الالتزام بسلامة المسافر: أي أن الناقل يتعهد بإيصال المسافر الى محطة الوصول سالماً، إذ لاينقضي التزامه بمجرد النقل بل يبقى ملتزماً الى حين الوفاء بتعهده بموجب العقد بأيصال المسافر سالماً معافى إلى جهة التي كان يرمي الوصول اليها.

المطلب الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال Montrealلعام 1999

لما يقارب السبعين عاماً أعتبرت اتفاقية وارسو Warsawلسنة 1929 الاتفاقية الأساسية والرئيسية لتنظيم النقل الجوي وتحديد التزامات أطراف عقد النقل الجوي، الى أن جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 ناسخة ومعدلة لهذه الاتفاقية وموحدة لاحكام النقل الجوي الدولي، حيث أضافت الاتفاقية أنواع أخرى من النقل الجوي وأصبحت خاضعة لأحكام الاتفاقية بعد أن كانت مستبعدة من نطاق التطبيق في ظل أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929.

ويجب الإشارة أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 تنظم عقود النقل الجوي الدولي فقط ولا تخضع لها عقود النقل الداخلية، فهي تنظم رحلات النقل الجوي بين الدول، كما اشترطت الاتفاقية المذكورة أن يتعلق النقل الجوي الدولي بنقل الأشخاص والبضائع والأمتعة فقط[12]، فلا يدخل ضمن نطاق تطبيقها النقل الشراعي أو الزراعي أو الحربي...الخ، فهذه العناصر الثلاثة فقط هي محل عقد النقل الجوي الدولي.

وقد اشترطت الاتفاقية توافر أربعة شروط حتى يكون النقل الجوي الدولي خاضع لأحكام الاتفاقية[13] وتلك الشروط هي :

الشرط الأول: أن يتم النقل بواسطة طائرة :

اشترطت المادة 1/1 من الاتفاقية أن يتم النقل بواسطة طائرة، وهو شرط بديهي، لأن النقل الجوي لا يتم إلا باستخدام طائرة، فقد نصت المادة 47 من القانون الإماراتي الاتحادي رقم 20 لسنة 1991 بشأن الطيران المدني، بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الموقعة في 12 أكتوبر 1929 كما تطبق الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي تكون الدولة منضمة إليها على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.[14]

كذلك نصت المادة 108 من قانون الطيران البحريني[15] رقم 14 لسنة 2013 على أن يطبق "على النقل الجوي الدولي أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المبرمة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999، وأية اتفاقيات أو معاهدات أخرى تنضم إليها أو تصادق عليها الدولة."

وعرف قانون الطيران الإماراتي الطائرة بأنها أية آلة في أن أستطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك متى كانت مخصصة للأغراض المدنية".

بينما عرف قانون الطيران البحريني الطائرة بأنها " مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة محركة تستمد قوة رفعها للطيران في الجو بصفة أساسية من ردود فعل الهواء على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة، غير ردود فعل الهواء علي سطح الأرض، وتشمل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرة ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وغيرها".

الشرط الثاني: أن يكون النقل الجوي بمقابل:

النقل الجوي نشاط تجاري يهدف إلى الربح، وبالتالي يجب أن يكون النقل الجوي مقابل أجر متفق عليه، وهو ما نصت عليه المادة 1/1 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، كما أنه ووفقاً للقواعد العامة في عقد النقل بصفة عامة فإنه يجب أن يكون النقل أيا كانت وسيلته براً أو بحراً أو جواً بمقابل مادي معلوم.

الشرط الثالث: أن يكون النقل الجوي محله نقل الأشخاص أو الأمتعة:

وتخرج بذلك من الخضوع لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1999 نقل المواد البريدية ورحلات التدريب والطيران البهلواني.

الشرط الرابع: أن يكون النقل الجوي بموجب عقد:

وهو شرط بديهي فلابد من وجود عقد نقل جوي تتوافر فيه أركانه وشروط صحته حتى ينتج أثره في ترتيب التزامات متقابلة بين الناقل الجوي من ناحية والمسافر أو مرسل البضائع.[16]

المبحث الأول: القواعد الموضوعية للتحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

تمهيد وتقسيم:

تتمثل القواعد الموضوعية للتحكيم فى عقد النقل الجوى للبضائع فى اتفاق التحكيم ودور الإرادة فى صياغة بنود الاتفاق وحدود إرادة الأطراف وطبيعة الإذعان فى عقد النقل الجوى للبضائع، والمنازعات الناجمة عن تنفيذ العقد والدور الذى يمكن أن تلعبه هيئة التحكيم فى إيجاد نوع من التوازن الاقتصادى بين أطراف عقد النقل الجوى للبضائع، مع ملاحظة الدور المحدود لإرادة أطراف اتفاق التحكيم والذى يتجسد فى التزامهم بأحكام الاتفاقية فهى التى تطبق على النزاع عند تسويته بالتحكيم، وهو ما يعد تطبيقاً فى ذات الوقت للنطاق الموضوعي لاتفاق التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

وسوف نتعرض لكل ذلك من خلال مطلبين:

المطلب الأول: دور إرادة الأطراف في صياغة اتفاق التحكيم والطابع الإذعانى لعقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

المطلب الثاني: تضيق النطاق الموضوعي لاتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

المطلب الأول: دور إرادة الأطراف في صياغة اتفاق التحكيم والطابع الإذعانى لعقد النقل الجوي الدولي للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يعد اتفاق التحكيم كأي عقد يحكمه مبدأ سلطان الإرادة، وبالتالي فإن إرادة أطراف الأتفاق التى سبق وأبرمت عقد النقل الجوى للبضائع تقوم باختيار القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة بالفصل فى النزاع عند وقوعه، ولكن التحكيم فى القانون الجوي له طابع الإلزام والإجبار الأمر الذى يضع قيداً على مبدأ سلطان الإرادة وهو ما يعني أن التحكيم فى عقد نقل البضائع له طبيعة خاصة تؤثر على دور إرادة أطراف اتفاق التحكيم وتحد من حريتهم وعلى ذلك سوف نتعرض لدور الإرادة لإرادة الأطراف فى اتفاق التحكيم فى عقد نقل البضائع جواً ودورها فى إنشاء اتفاق التحكيم وتراجع دورها الوظيفى فى اتفاق التحكيم فى عقد نقل البضائع وذلك على النحو التالى:

الفرع الأول: إرادة أطراف اتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

الفرع الثاني: دور الإرادة المحدود في اتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

الفرع الأول: إرادة أطراف اتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

أولاً: دور الإرادة في إبرام اتفاق التحكيم:

يجسد اتفاق التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع تلاقي إرادة الأطراف على اختيار التحكيم من أجل تسوية المنازعات التى قد تنشأ عن العقد، سواء كان أساس العلاقة قائم على العقد أم لا، مع منح المحكمين سلطة الفصل في كل أو بعض المنازعات التى يمكن أن تنشأ عن عقد النقل الجوي، والتى تمثل محل اتفاق التحكيم.[17]

ويتخذ اتفاق التحكيم صورتين: الأولى شرط التحكيم إذ يرد شرط فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع يتفق بموجبه أطراف العقد على تسوية أية نزاعات قد تنشأ عن تنفيذ العقد عبر اللجوء للتحكيم، وقد يرد الشرط المذكور في اتفاق لاحق مستقل قبل نشوب النزاع.[18]

أما الصورة الثانية مشارطة التحكيم وهي اتفاق مستقل عن عقد النقل الجوي للبضائع يبرمه أطراف العقد بعد نشوب النزاع بينهم حول تنفيذ العقد من أجل تسوية النزاع بواسطة التحكيم.

وفي ذلك نصت المادة 1/7 من قانون التحكيم البحريني رقم 9 لسنة 2015 على أن ".... ويجوز أن يكون اتفاق التحكيم في شكل بند تحكيم وارد في عقد أو في شكل اتفاق منفصل".

وفي ذات السياق نصت المادة 5 من قانون التحكيم الإماراتى رقم 6 لسنة 2018 على أن: 1- يجوز أن يكون اتفاق التحكيم سابقاً على قيام النزاع سواء أكان مستقلاً بذاته أو ورد فى عقد معين بشأن كل أو بعض

المنازعات التى قد تنشأ بين الأطراف. 2- يجوز أن يتم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع ولو كانت قد أقيمت فى شأنه دعوى أمام أى محكمة، وفى هذه الحالة يجب أن يحدد الأتفاق المسائل التى يشملها التحكيم.

ويتضح من ذلك أن شرط التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع يهدف إلى تسوية أية خلافات أو نزاعات حول مسألة معينة تتعلق بتنفيذ العقد[19]، وبالتالى يجيز كل من قانون التحكيم البحريني والإماراتى النص على شرط التحكيم فى العقد الأصلي بوصفه أحد بنوده المتفق عليها ويعد ذلك هو الأصل، أو قد يأخذ اتفاق التحكيم صورة عقد لاحق على إبرام العقد الأصلى قبل حدوث النزاع يجسد إرادة الأطراف فى حسم أى نزاع مستقبلي بالتحكيم[20]، إذ قد يلجأ أطراف عقد النقل الجوي فور وقوع النزاع إلى إبرام اتفاق جديد يهدف إلى تسوية النزاع حول تنفيذ أحد بنود عقد النقل الجوي للبضائع بواسطة التحكيم وهو ما يعرف بمشارطة التحكيم.[21]

وإذا كان الأصل في إبرام اتفاق التحكيم أنه ذو نشأة اتفاقية مستمدة من إرادة أطراف النزاع[22]، وهي الإرادة التى تقوم بدور هام في إبرام عقود التجارة الدولية، إلا أن هناك استثناء على ذلك الأصل يتجسد في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع ويتمثل فى وضع بعض القيود على تلك الإرادة نجد مصدرها فى اتفاقتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، وتعبرعن قيود موضوعية وإجرائية، وعلى الرغم من ذلك فإن الطبيعة الاستقلالية لاتفاق التحكيم لا تتأثر بتلك القيود ويستقل الاتفاق عن أية عيوب قد تكون قد لحقت بالعقد الأصلي سبب النزاع القائم[23]. على أن ذلك يفترض في اتفاق التحكيم أنه قد نشأ بصورة صحيحة واستوفى كافة أركان وشروط صحة العقد من أهلية ورضا ومحل وسبب فإذا تخلف أحد تلك الأركان فإنه لا يمكن القول بوجود اتفاق تحكيم مستقل، وفضلاً عن ذلك يتعين على الأطراف أن لا يكونوا قد اتفقوا على أن اتفاق التحكيم يمثل جزء لا يتجزأ من العقد وإلا كان مرتبطاً معه في مصيره وجوداً وعدماً.[24]

ثانياً: ضوابط الاتفاق على التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

أ- أركان اتفاق التحكيم

يجب أن يتكون اتفاق التحكيم فى منازعات النقل الجوى الدولى للبضائع من مجموعة أركان هى الرضا والمحل والسبب مثل أى عقد آخر، ويجب أن يكون الاتفاق مكتوباً وأن يأخذ شكل شرط التحكيم كأحد بنود أو شروط عقد النقل الجوى، أو أن يأتى مكتوباً فى اتفاق مستقبل.[25]

ونصت على ذلك معظم الاتفاقيات الدولية المنظمة للتحكيم التجاري الدولي مثل اتفاقية New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards.[26]

واتفاقية International Convention on the Settlement of Investment Disputes, Washington 1985.[27]

كذلك نصت المادة 1/34 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أن "مع مراعاة أحكام هذه المادة يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذه الاتفاق كتابياً"، والكتابة تعد شرط لصحة العقد وليس أداة أو وسيلة للإثبات[28]. كما أن العلة من شرط الكتابة تتمثل في الحرص على الحفاظ على عناصر الاتفاق على التحكيم التى توصل إليها الأطراف لتسوية النزاع، وأن لا يتم إنكارها في حالة عدم كتابتها وتقليل فرص النزاع حول تفسير اتفاق التحكيم في المستقبل[29] وهو ما يضفي المصداقية والرغبة في تسوية النزاع على إرادة المتعاقدين.[30]

ويجب توافر الرضا بين أطراف اتفاق التحكيم وتطابق الإرادات من أجل ترتيب أثار قانونية معينة على النحو الذى ورد فى الاتفاق، وبالتالي يجب تطابق الإيجاب والقبول حول حسم النزاع الذي قد ينشأ بين

أطراف التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع سواء جاء التحكيم في هيئة شرط فى العقد، أوفي وثيقة مستقلة بعد وقوع النزاع.

وإذا كانت الأهلية في التعاقد التي يتعين توافرها لدى أطراف اتفاق التحكيم من المسائل التي نصت عليها بعض التشريعات الوطنية، كماهو الحال في المادة 4 من قانون التحكيم الإماراتي، فأن بعض آخر من الشتريعات لم ينص عليها صراحة كقانون التحكيم البحريني الصادر عام 2015 إذ لم يتطرق إلى أهلية الدولة أو أشخاص القانون العام في إبرام العقود التي تتضمن شرط تحكيم[31]، وأما اتفاقيات التحكيم القديمة مثل بروتوكول جنيف لسنة 1923، واتفاقية جنيف لسنة 1927، واتفاقية نيويورك لسنة 1958 فلم تتضمن نصاً صريحاً بصدد ذلك، إلا أن اشتراط ذلك صراحة أفضل من استنباطها [32] سيما وأن عقد النقل الجوي الدولي للبضائع يبرم بين أشخاص معنوية مثل شركات الطيران والنقل الجوي فى الوقت الذي تفضل فيه تلك الشركات إدراج شرط تحكيم فى عقد النقل من أجل تجنب انحياز القضاء الوطني عند عرض النزاعات عليه والتي قد تقع في المستقبل بعد بدء تنفيذ العقد.[33]

وينبغي توافر أهلية التصرف في محل التحكيم لدى الخصوم، فمثل هذا الاتفاق يعني التنازل عن ولاية القضاء ورفع النزاع اليه وهذا ما قد يرتب آثار خطيرة.

وفي ذلك نصت المادة 1/4 من قانون التحكيم الإماراتي على أن"لا ينعقد الاتفاق على التحكيم إلا من الشخص الطبيعي الذى يتمتع بأهلية التصرف في الحقوق أو من ممثل الشخص الاعتباري المفوض في إبرام الاتفاق على التحكيم وإلا كان الاتفاق باطلاً. وذلك بالنسبة للأهلية.

وبالنسبة لركن المحل في اتفاق التحكيم بشأن عقد النقل الجوي للبضائع فأنه يتعين أن يكون قابلاً للتسوية بالتحكيم وأن يكون مما يقبل فيه الصلح وأن يكون معيناً حقاً مالياً، وهذا ما أكدت عليه الاتفاقيات الدولية التي نظمت التحكيم التجاري الدولي والتي رهنت الاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبية وتنفيذها بضرورة أن يكون محل اتفاق التحكيم قابلا للتسوية بواسطة التحكيم رغم أنها لم تضع قواعد ملزمة للدول الأطراف فى هذا الشأن.[34]

ومن ذلك اتفاقية نيويورك لعام 1958 بشأن الاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبية وتنفيذها إذ نصت المادة الثانية على أن تعترف كل دولة متعاقدة بالاتفاق المكتوب الذى يلتزم بمقتضاه الأطراف بأن يخضعوا للتحكيم كل أو بعض المنازعات التى تنشأ أو يمكن أن تنشأ بينهم بشأن علاقة قانونية سواء كانت تعاقدية أو غير تعاقدية متى تعلقت بمسألة يجوز تسويتها عن طريق التحكيم.

وأما عن ركن السبب في اتفاق التحكيم فأنه يتعين أن يكون مشروعاً كركن السبب في أي عقد آخر، وبتطبيق ذلك على عقد النقل الجوي للبضائع نجد أن السبب يتمثل في رغبة أطراف الاتفاق فى تسوية ما ينشب بينهم من نزاع بواسطة التحكيم بدلاً من القضاء وهو سبب مشروع، إما إذا كان الغرض الخفي من وراء إبرام اتفاق التحكيم هو نيه الأطراف في التهرب من قواعد قانونية آمره لا يجوز مخالفتها في حالة ما إذا عرض النزاع على القضاء سواء كانت قواعد موضوعية أو إجرائية، فإن سلوك أطراف اتفاق التحكيم في هذه الحالة يعبر عن غش نحو القانون وبالتالى يعد سبب الاتفاق غير مشروع.[35]

ب- اتفاق التحكيم في عقد نقل البضائع والنظام العام:

إذا تخلف أى ركن من الأركان الواجب توافرها في اتفاق التحكيم أو أي من عناصر صحة الاتفاق كان الاتفاق مع التحكيم باطلاً لمخالفته النظام العام وباطلاً بطلاناً مطلقاً وهذا ما أكدت عليه المادة الثانية من اتفاقية نيويورك لعام 1958، وكذلك اتفاقية وارسو لعام 1929 فى المادة 32 منها، والمادة 34 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

وأما بالنسبة لشرط الكتابة فينبغي أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً وبالتالي يعد حكم التحكيم باطلاً إذا استند إلى اتفاق تحكيم غير مكتوب لأن الكتابة هي مصدر سلطة هيئة التحكيم التى من خلالها تمارس اختصاصاتها وبدونة يتخلف ذلك الاختصاص، كذلك يتعرض الاتفاق للتحكيم إذا تخلفت الأهلية أو انعدم الرضا أو كان السبب غير مشروع أو كان محل الاتفاق لا يقبل التسوية بالتحكيم.[36]

أما بالنسبة لشروط الكتابة فقد نصت المادة 47 من قانون التحكيم البحريني على أنه يجب أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً وإلا كان باطلاً، والشرط نفسه ورد في المادة 1/7 من قانون التحكيم الإماراتي التي نصت على أن "يتعين أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً."

الفرع الثاني: الدور المحدد للإرادة في اتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

يتسم دور إرادة أطراف اتفاق التحكيم بشأن تسوية منازعات عقود النقل الجوي الدولي للبضائع بأن له دور محدود، ويرجع ذلك إلى خصوصية التحكيم في عقد نقل البضائع جواً التي تميزه عن اتفاقات التحكيم الأخرى.[37]

ويقتضي ذلك البحث في عوامل تراجع دور إرادة أطراف اتفاق التحكيم أمام الطبيعة القانونية الخاصة للتحكيم في عقود نقل البضائع والأسباب التى تقف وراء هذا التراجع وذلك على النحو التالي:

أولاً: تراجع إرادة أطراف اتفاق التحكيم أمام الطبيعة الخاصة للتحكيم في عقد نقل البضائع جواً: قد يبرم عقد نقل البضائع من أجل القيام بعمليات نقل جوي داخلي أو دولي، ويكتسب عقد النقل أهمية كبيرة لأنه قد يرد على نقل بعض أنواع البضائع التى تحتاج إلى سرعة كبيرة في نقلها بسبب طبيعتها الخاصة وخشية تعرضها للتلف مثل الفواكه والخضروات واللحوم والزهور وغير ذلك من البضائع مثل البضائع خفيفة الوزن وغالية السعر كالمعادن النفيسة والمجوهرات والأجهزة العلمية والطبية والتقنية.

ويثير عقد نقل البضائع الدولي إشكاليات قانونية كبيرة من أهمها اختيار مكان التحكيم وتحديد القانون الواجب التطبيق إذا أخذنا في الاعتبار تغيير القانون كلما اجتازت الطائرة الحدود بين الدول، وهو ما يقتضى توحيد القواعد القانونية التي تنظم هذا النوع من النقل لتجنب مشكلة تنازع القوانين واختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع الناتج عن تنفيذ العقد، وهو الأمر الذى حاولت اتفاقتي وارسو ومونتريال وضع حلول له.[38]

وعملية نقل البضائع لا يمكن أن تحدث دون أن يكون هناك عقد قد ابرم بين الناقل الجوي والشاحن أو صاحب البضائع المراد نقلها، وهذا ما أكدت عليه اتفاقي وارسو 1929 وأن لم يكن بصورة صريحة إذ يستنتج ذلك من المادة 2/1 التي جاء بها عبارة "الأطراف المتعاقدة" إلى جانب ذكر كلمة "العقد" في الكثير من مواد الاتفاقية الأمر الذى يدل على ضرورة وجود عقد لنقل البضائع وإذا كان الأخير مثل باقي العقود يقوم على الرضائية والإيجاب والقبول وتطابقها إلا أنه يغلب عليه طابع الإذعان ويمكن القول أنه من عقود الإذعان لأن شركات النقل الجوي لا تقبل المناقشة فى شروط العقد والبنود التى تقدم في صورة مكتوبة إلى الشاحن أو مالك البضائع ويتعين عليه قبولها أو رفضها جملة دون مناقشة، ولكن لا ينال ذلك من الرضائية لأنه بوسع الشاحن أو صاحب البضائع قبول أو رفض العقد[39]. ويمكن إسناد عدم المساواة العقدية بين الناقل الجوي والمرسل إلى أهمية هذا العقد التى تترك لمرفق النقل الجوى وهو من المرافق العامة احتكار تقديم خدمة النقل.[40]

ثانياً: أسباب الخروج على قواعد التحكيم في عقود نقل البضائع جواً:

بحسب نص المادة 32 من اتفاقية وارسو والمادة 34 من اتفاقية مونتريال يجوز لأطراف عقد النقل الجوي الدولي للبضائع اللجوء الى التحكيم من أجل تسوية أية منازعات تثور عند تنفيذ العقد وذلك بدلاً من اللجوء

إلى القضاء العادي وذلك بالنسبة لعقد نقل البضائع فقط دون عقد نقل الأشخاص، ويبرر ذلك الرغبة في حماية حقوق ومصالح الشاحنين ومرسلي البضاعة إذ يعاملون على أنهم من المستهلكين بوصفهم الطرف الأضعف بمواجهة الناقل الجوي ذو المركز الأقوى هذا من ناحية، ومن ناحية رغبة الدول في توحيد المبادئ والأحكام القضائية في مجال عقود نقل البضائع باعتبارها من العقود الدولية.[41]

وترجع أجازة التحكيم في العقود الدولية لنقل البضائع جواً إلى أن أطراف عملية التحكيم ممثلين في شركات النقل الجوي، وأصحاب البضائع والشاحنين يتقاربون فيما بينهم من حيث القوة الاقتصادية فضلاً من أن عقد النقل غالباً ما يبرم بين شركات نقل جوي عملاقة تمارس عمل اعتيادي وتجاري وبين شركات شحن كبيرة تقوم بنقل بضائعها، ولذلك وفي هذه النوعية من العقود يعد التحكيم هو الوسيلة الأنسب في تسوية ما يثبت عنها من منازعات في سرية وبإجراءات سريعة تحقق مصلحة جميع الأطراف.

ويعد من أسباب الخروج على القواعد العامة في التحكيم أن كل من اتفاقتي وارسو1929 ومونتريال1999 لم تضع التحكيم وسيلة اجبارية لتسوية منازعات عقود نقل البضائع بل أن لأطراف العقد الحرية في اللجوء إلى التحكيم أولاً، ولكن إذا قرروا اللجوء إليه فأنهم يلتزمون بتطبيق القواعد والأحكام التي نصت عليها كلا الاتفاقيتين وهي قواعد وأحكام آمره تهدف إلى ترسيخ نظام دولي وقانوني موحد بصدد العقود الدولية لنقل البضائع على النحو الذى يخدم مصالح التجارة الدولية، ويعد ذلك خلافاً للمستقر عليه من اختيار أطراف اتفاق التحكيم للقانون الواجب التطبيق على اتفاق التحكيم على نحو كيفي أو منح هيئة التحكيم صلاحيات واسعة في تحديد القانون الواجب التطبيق.[42]

المطلب الثاني: تضييق النطاق الموضوعي لاتفاق التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

تمهيد وتقسيم:

تجيز كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع ولكن من أجل توحيد القواعد الموضوعية للتحكيم فإنها قد فرضت على إرادة أطراف عقد النقل عند اتفاقهم على التحكيم تطبيق الأحكام والقواعد التي نصت عليها دون غيرها، ويقتصر ذلك على عقد نقل البضائع دون عقد نقل الأشخاص، وعلى ذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: تحديد هيئة التحكيم للقواعد الموضوعية للتحكيم الجوي.

الفرع الثاني: موقف اتفاقيتي وارسو ومونتريال من التحكيم في منازعات عقود نقل البضائع جواً.

الفرع الأول: تحديد هيئة التحكيم للقواعد الموضوعية للتحكيم الجوي

صدرت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال من أجل توحيد القواعد القانونية المتعلقة بالطيران المدني الدولي ووضعت كل من الاتفاقيتين قواعد موضوعية تطبق على عقد النقل الجوي الدولي رغم أنها قد غفلت عن تنظيم بعض المسائل التي ترتبت على عدم تنظيمها مشاكل قانونية خاصة بتنازع القوانين الواجبة التطبيق على عقد النقل المدني الجوي، ولكن كلا الاتفاقيتين وضعتا قواعد قانونية يتم تطبيقها على منازعات عقد النقل الجوي الدولي للبضائع[43]. ويلتزم الأطراف بتلك القواعد في حالة اللجوء إلى التحكيم والتي تشكل قيداً على حريتهم وإرادتهم في اختيار القانون الواجب التطبيق على المنازعات الناشئة عن ذلك(م3/34) من اتفاقية مونتريال 1999.

ويعد هذا الحكم سابقة فريدة من نوعها في تقييد إرادة أطراف عقد النقل الجوي للبضائع في اختيار القانون الواجب التطبيق على اتفاق التحكيم، وحتى سلطة هيئة التحكيم في ذلك حيث تلتزم هيئة التحكيم بتطبيق أحكام الاتفاقية بدورها، ويصبح باطلاً كل اتفاق تحكيم أو شرط تحكيم يتعارض مع تلك الأحكام أوأي تحكيم خرج عليها لأنه يتعلق بقواعد آمره تنتمى إلى النظام العام الدولي.[44]

وإذا كان أطراف عقد النقل الجوي للبضائع لهم الحق في اختيار التحكيم كوسيلة لتسوية منازعاتهم الخاصة بتنفيذ العقد إلا أن تلك الحرية لا تمتد إلى اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم في منازعات العقد الدولي لنقل البضائع جواً وهو ما أشارت اليه المادة 34 من اتفاقية مونتريال التي أوجبت تطبيق احكام الاتفاقية دون غيرها على موضوع النزاع وان ذلك يعد جزء من اتفاق التحكيم ويعتبر باطلاً أي اتفاق يخالف ذلك سيما عند توافر الإذعان قبل حصول الضرر.[45]

ويرجع السبب وراء غل يد هيئة التحكيم وأطراف اتفاق التحكيم عن اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم في منازعات عقود نقل البضائع جواً، على خلاف الأصل الثابت والمتعارف عليه في حرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على اتفاق التحكيم والنزاع المراد تسويته بواسطة، أو اختيار هيئة التحكيم لذلك القانون عند صمت الأطراف عن ذلك، إلى رغبة واضعي اتفاقيتي وارسو ومونتريال في توحيد القواعد الدولية المطبقة على التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي ولاسيما عقد نقل البضائع لإضفاء الطبيعة الآمرة عليها لتحقيق مصالح التجارة الدولية ومراعاة حقوق الطرف الضعيف عند قيام الإذعان.[46]

الفرع الثاني: موقف اتفاقيتي وارسو ومونتريال من التحكيم في منازعات عقود نقل البضائع جواً

أشارت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال على قبول التحكيم في منازعات عقد نقل البضائع، ونظمت نطاقه واحكامه، وذلك من أجل تنظيم الحصول على التعويض وتحقيق التوازن الاقتصادى بين أطراف عقد نقل البضائع جواً، ومن أجل الأحاطة بموقف الاتفاقيتين فسنعرض لكل منهما على التوالي:

أولاً: يعد التحكيم طريقاً خاصاً(استثنائياً) للفصل بالمنازعات سيما التجارية الناتجة عن تنفيذ العقود حيث أن اتفاقية وارسو 1929 لم تشر إليه صراحةً كضمانة (كطريق) من الضمانات التي تؤمن للمسافر المضرور حماية حقوقه وتحقيق مصالحه الشخصية على نحو صريح ومباشر رغم المحاولات العديدة التي سعت إليها بعض الوفود الأعضاء المشاركة في إعداد الاتفاقية إلى النص عليه على نحو صريح كوسيلة لفض المنازعات سواء بالنسبة للمسافرين المتضررين او نقل البضائع.[47]

واكتفت الاتفاقية بالتلميح لجواز اللجوء للتحكيم بمعرض إيراد المادة (32) منها التي نصت، على نحو مرتبك، على" تكون باطلة ولاغية كل احكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة على وقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص، ومع ذلك فبالنسبة لنقل البضائع، تكون شروط التحكيم مقبولة في حدود أحكام هذه الاتفاقية، إذا كان التحكيم يجري في أماكن اختصاص المحاكم المشار إليها في الفقرة (1) من المادة 28 من الاتفاقية).

ويتضح من صيغة النص أن المشرعين أرادوا به، في الدرجة الأساس، حماية المسافر المضرور، الطرف الضعيف، مما يثار من منازعات تتعلق بنقل البضائع فقط دون أي إشارة لنقل الأشخاص ووفق ضوابط دقيقة مثل أن يقع التحكيم في احدى جهات الاختصاص القضائي الأربعة الواردة في المادة (8) من الاتفاقية.

لكن هنالك من يرى أن قصر اتفاقية وارسو التحكيم على المنازعات الناتجة عن نقل البضائع لا يمنع من لجوء المسافر للتحكيم إذا كان قد اتفق على ذلك مع الناقل بعد وقوع الحادث بزعم أن الاتفاقية لم تمنع ذلك بشكل صريح.[48]

ونرى أن لا مانع قانوني يحول دون ذلك على إذا حصل اتفاق بين المضرور والناقل على اللجوء للتحكم بعد وقوع الضرر بشرط أن لا يتضمن بنود تؤدي إلى أضعاف مركز المضرور والقفز على بنود الاتفاقية والالتفاف عليها بهدف أضعاف مركز المسافر المضرور.[49]

وإذا كانت صيغة النص (32) من الاتفاقية قد اكتنفها الغموض والإرباك بين جواز اللجوء للتحكيم من عدمه، فإن من المفيد القول أن المشرعين الدوليين قد أجاز اللجوء للتحكيم في اتفاقية روما لسنة 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض، فقد أشارت المادة (20) منها على حق الأطراف باللجوء للتحكيم كوسيلة لحل المنازعات التي تنجم عن مثل تلك الأضرار بشرط إجراءه في احدى الدول المتعاقدة .

ولمضي فترة طويلة جداً على صدور اتفاقية وارسو، فقد سعت وفود الدول الأطراف المشاركة في اعداد اتفاقية مونتريال 1999 إلى معالجة النقص الذي انتاب اتفاقية وارسو بصدد إقرار التحيكم[50] وكما سيأتي بيانه.

ثانياً: تمثل اتفاقية مونتريال 1999 قمة التطور في العديد من المسائل النشاط الجوي واشكالياته، في مقدمتها مسؤولية الناقل والفصل بالمنازعات التي تنشأ عنها ومطالبة المضرور بحقه، وفي سياق هذا التطور الذي جاءت به الاتفاقية نجد انها قد أجازت اللجوء للتحكيم للفصل بالمنازعات التي تطرأ أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي الخاص بالبضائع، حيث أشارت إلى جواز اتفاق الأطراف على اللجوء للتحكيم وتنظيم الإجراءات الواجب اتباعها بشكل واضح وصريح وكان ذلك في المادة (34) منها التي نصت على (1- مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً 2- تتم إجراءات التحكيم، وفقاً لاختيار صاحب المطالبة، في احدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة. 3- يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية. 4- تعتبر أحكام الفقرتين (2) و (3) من هذه المادة جزءًا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلاً وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند او اتفاق التحكيم).

ويستفاد من قراءة النص المذكور أن المادة (34) قد أقرت اللجوء للتحكيم كوسيلة جوازية من وسائل فض المنازعات الناتجة عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل الجوي للبضائع بعيداً عن أروقة القضاء ونظمت العديد من الإجراءات الخاصة به بشكل صريح وواضح أي بمعنى آخر أن المؤتمرين قد شرعوا هذا النص خصيصاً لتقرير اللجوء للتحكيم وليس عطفاً او تعقيباً لمسائل أخرى خلافاً لما تضمنته المادة (32) وراسو التي كانت قد أشارت للتحكيم في النص المذكور بسياق تقرير إبطال أي أحكام أهمية تذكر ولم تشر إليه إلاعلى نحو عرضي.

وإذا كانت صيغة النص توحي، للوهلة الأولى، على قصر اللجوء للتحكيم على المنازعات الخاصة بنقل البضائع فأن بعض الوفود المشاركة في وضع الاتفاقية لم تغفل عن تقديم مقترحاتها بصدد إلغاء كلمة البضائع من نص الفقرة الأولى لكي يكتسب النص صفة الإطلاق، أي جواز اللجوء للتحكيم في منازعات نقل الأشخاص وشحن البضاعة، لكن تم الاعتراض على الاقتراح المذكور من قبل بعض الوفود المشاركة سيما الوفد السويسري[51] بزعم أن كلفة التحكيم (رسوماً وأتعاباً ونفقات) عالية جداً سيما في بعض دول العالم المتقدمة مما ترهق كاهل المسافر عندما يطلب اللجوء إليه خلافاً للتحكيم في مسائل ونزاعات نقل البضائع التي غالباً ما يكون الشاحن أو المرسل أو المرسل إليه شركة أو تاجراً مستورداً يمكنه الوفاء بمصاريف التحكيم.

وتعبيراً عن تمسك الوفود بمقترحها السابق لحذف كلمة البضائع واضفاء الصيغة المطلقة على النص فقد تقدموا بمقترح آخر مفاده إمكانية اللجوء للتحكيم جوازاً في كل المنازعات التي قد تنتج عن تنفيذ عقد النقل الجوي بالنسبة لنقل الأشخاص أو البضائع، أي بإضافة كلمة الأشخاص للنص المذكور ولكن تم رفض المقترح المذكور أيضاً خشية إرهاق المسافر واستغلال التحكيم لصالح الناقل وتم إصدار النص بالصيغة المشار إليها أعلاه.[52]

المبحث الثاني: القواعد الإجرائية للتحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

تمهيد وتقسيم:

يتصف التحكيم الجوي الدولي بخصوصية تجعله متميزاً عن التحكيم التجاري في المجالات الأخرى وهو ما جعل القواعد القانونية الموضوعية المطبقة على اتفاق التحكيم ذات نطاق ضيق يتمثل في حالة لجوء أطراف عقد نقل البضائع إلى التحكيم فأنهم يلتزمون بتطبيق الأحكام الموضوعية التى نصت عليها كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال، ولم يقتصر الأمر على الجانب الموضوعي، بل امتد ذلك الإلزام إلى القواعد الإجرائية المطبقة على اتفاق التحكيم من أجل تسوية منازعات عقد نقل البضائع، ويتمثل ذلك في سلب إرادة أطراف اتفاق التحكيم في اختيار مكان التحكيم ويعد من أهم مظاهره بحيث يتحدد الأخير وفقاً لأحكام اتفاقيات النقل الجوي الدولى ممثله في اتفاقيتى وارسو 1929 ومونتريال 1999.

وبهدف الوقوف على شروط وإجراءات التحكيم في الاتفاقيتين المذكورتين فسنقسم هذا المبحث الى مطلبين:

المطلب الأول: الشروط الواجب توفرها في التحكيم لجواز التحكيم في عقد نقل البضائع جواً.

المطلب الثاني: إجراءات التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.

المطلب الثالث: تدخل القضاء الوطني في إجراءات التحكيم وفي تنفيذ حكم التحكيم.

المطلب الأول: الشروط الواجب توفرها في التحكيم لجواز التحكيم في عقد نقل البضائع جواً

تمهيد وتقسيم:

هنالك شروط متفق عليها في الاتفاقيتين وشروط أخرى إنفردت بها اتفاقية مونتريال1999 مما يستلزم التطرق الى كلا النوعين ، وهذا ما سنتطرق اليه في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: الشروط المتفق عليها في الاتفاقيتين

سنعرض في أدناه أهم الشروط المتفق عليها ومنها:

أولاً: نطاق سريان التحكيم: قصرت كل من الاتفاقيتين وارسو1929 ومونتريال1999 التحكيم على المنازعات الناتجة عن البضائع فقط دون نقل الأشخاص واجازتا لطرفي العقد اللجوء للتحكيم للفصل بأي منازعة تتعلق بعقد نقل البضائع وهذا يعني من المفهوم المخالف أن كلتا الاتفاقيتين لم تجيزا وحسب ظاهر النص اللجوء للتحكيم بالنسبة للمنازعات الخاصة بنقل المسافرين.

ثانياً: الطابع الاختياري للجوء للتحكيم: أشارت الاتفاقيتين إلى الصفة الجوازية للتحكيم، أي لا يمكن اللجوء إليه إلا باتفاق الطرفين على ذلك وقد يرد الاتفاق في وثيقة النقل الجوي بصيغة شرط التحكيم وقد يمكن لطرفي العقد الاتفاق على اللجوء إليه بعد وقوع الحادث بصيغة مشارطة التحكيم، طالما لا يوجد ما يشير إلى منع القيام بذلك في أحكام الاتفاقيتين.

ثالثاً: مكان التحكيم: تتفق الاتفاقيتين على وجوب إجراء التحكيم في أحدى (أماكن) جهات الاختصاص، فالمادة (32) وارسو اشترطت إجراء التحكيم في أي من تلك الأماكن المشار إليها [53] والتي يمكن إقامة دعوى التعويض لديها[54] وتبنت اتفاقية مونتريـال في المادة (34) ما كان قد أقرته اتفاقية وارسو في المادة (32) أعلاه، حيث أشارت في الفقرة (2) من المادة (34) على أن تتم إجراءات التحكيم من أي من الأماكن التي يختارها المضرور وهي أحدى جهات الاختصاص القضائي الخمسة المشار إليها في المادة (33) 2/1 من الاتفاقية والتي نصت على(1- تقام دعوى التعويض وفقاً لاختيار المدعي في اقليم إحدى الدول الأطراف، أما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته ابرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد 2- فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو اصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة أو في اقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الاقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جواً، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري) بهدف تفويت الفرصة على الناقل للالتفاف على قواعد الاختصاص القضائي ومحاولة إختيار مكان آخر للتحكيم[55] ولذلك قيدت الاتفاقية حرية أطراف النزاع باختيار مكان إجراء التحكيم، بأماكن الاختصاص القضائي في المحكمة المختصة لفض النزاع القضائي حصراً وليس بمكان آخر.[56]

الفرع الثاني: الشروط المختلف عليها في الاتفاقيتين

لما كانت اتفاقية مونتريـال Montreal 1999 قد صدرت بعد صدور اتفاقية وارسو Warsaw بما يقارب السبعين سنة، ولان هذه الاتفاقية تعد إحدى مظاهر التحديث والتطوير لما تضمنته المعاهدات السابقة في نطاق قواعد النقل الجوي ومسائله المختلفة، لذلك فقد استحدثت، تجسيداً لمظاهر التطور، بعض القواعد والضوابط التي نظمت اللجوء للتحكيم كوسيلة تجيز للمسافر المضرور المطالبة بحقوقه خارج إطار القضاء ومن الشروط التي استحدثتها اتفاقية مونتريال لقبول اللجوء إلى التحكيم هي:

الشرط الأول: أن يتم الاتفاق على التحكيم كتابة: اشترطت اتفاقية مونتريـال 1999 في الفقرة الأولى من المادة (34) أن يكون اتفاق التحكيم بين الطرفين كتابياً، فلا يقبل من المسافر المضرور الزعم بإتفاقه شفاهاً، مع الناقل على اختيار طريق التحكيم، ونرى أن الحكمة من ذلك تتمثل بالتأكد من تطابق اتفاق التحكيم مع قواعد وأحكام الاتفاقية، ولضمان عدم انفراد الناقل بالتمسك بالتحكيم الذي يتقن قواعده واجراءاته على حساب المسافر حسن النية الذي لا يفهم عنه، غالباً، شيئاً ولا يقدر آثاره وعواقبه كما أن كتابة اتفاق التحكيم تحجب إثارة أي إشكاليات قانونية بصدد تفسير اتفاق التحكيم، إذا كان شفوياً، كما أن كتابة اتفاق التحكيم ستلبي أحد شروط تنفيذ الحكم الذي تتطلبها العديد من تشريعات التحكيم أن يكون مكتوباً وأن يتم تقديمه كمستند تحريري ضمن المستلزمات الواجب تقديمها لمحكمة التنفيذ.[57]

ومن ناحية أخرى سيؤدي الاتفاق المكتوب لحماية حقوق المسافر المضرور، بوصفه الطرف الضعيف، في عدم الاعتداد بأي اتفاق على التحكيم لا يكون مكتوباً وجعل جزاء ذلك بطلانه.[58]

الشرط الثاني: القانون الواجب التطبيق على اجراء التحكيم: استحدثت الاتفاقية حكماً حديثاً بهذا الصدد حيث نصت الفقرة (3) من المادة 34 على نحو صريح على التزام المحكم أو هيئة التحكيم بتطبيق قواعد وأحكام الاتفاقية على الإجراءات المتخذة في دعوى التحكيم، ويتضح من هذا النص أن الاتفاقية أرادت تقييد إرادة الأطراف والمحكمون في اختيار القانون الواجب التطبيق وعدم السماح لهم بحرية اختيار قواعد قانونية أخرى لتطبيقها من المحكمين على موضوع النزاع، ولذلك فأن أي اتفاق بين الأطراف لاختيار قانون وطني أو معاهدة دولية أو إقليمية لتطبيقها من المحكمين خارج إطار اتفاقية مونتريال يعد باطلاً ولاينتج أثراً قانونياً، فلن يكون بمقدور الأطراف أو هيئة التحكيم فعلى سبيل المثال لاختيار قانون وطني أو معاهدة دولية أو إقليمية لتطبيقها على موضوع النزاع ولذلك فان أي اتفاق بين الأطراف لاختيار قانون وطني أو معاهدة دولية او إقليمية لتطبيقها من خارج قواعد اتفاقية مونتريـال يعد باطلاً ولا ينتج أثراً.

ونرى ان التحديد المذكور يعد قيداً مهماً على حرية الطرفين والمحكمين أرادت الاتفاقية إقراره، صراحة، خلافاً لما تقرره قواعد التحكيم ولإزالة الغموض الذي اكتنف المادة/ 32 من اتفاقية وارسو بصدد القانون الواجب التطبيق، ويبدو للباحث أن السبب الذي حدا بالمشرع الدولي لإقرار النص على وفق الصيغة أعلاه هو التأكيد على أن إلزامية قواعد وأحكام الاتفاقية وعدها بمثابة قواعد آمرة يتوجب تطبيقها والتي لا يجوز لأحد الاتفاق على ما يخالفها أو الالتفاف عليها، وحرصاً على استقرار العلاقات القانونية القائمة بين الأطراف المتعاقدة وتحديد معالمها على نحو يؤدي إلى استقرار المعاملات التجارية بينهما وترسيخ قناعاتهم بقواعد الاتفاقية ومنعاً من تشتيت تطبيق أحكام القوانين الداخلية التي تتباين، لربما، في تحديد وتوصيف المراكز القانونية لهما وضماناً لحماية حقوق المسافر وهو الطرف الضعيف.[59]

المطلب الثاني: إجراءات التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع

يحق لأطراف اتفاق التحكيم باستثناء الاختيار المطلق للقانون الواجب التطبيق على النزاع، الاتفاق على الإجراءات التى تحكم سير خصومة التحكيم في المنازعات التي قد تنشأ عن تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي للبضائع ومن أهمها:

1- الطابع الودي لاختيار التحكيم لتسوية النزاع:

تنص كل من اتفاقيتى وارسو ومونتريال على جواز اللجوء إلى التحكيم لتسوية منازعات عقد النقل الجوى الدولى للبضائع، ويتوقف الأمر على إرادة أطراف النزاع إذ بوسعهم إدراج شرط تحكيم فى عقد نقل البضائع لتسوية النزاع عند وقوعه، أو إبرام اتفاق لاحق أو مشارطة تحكيم لتسوية النزاع بعد نشوبه بينهم حول تنفيذ أحد بنود العقد ففى هذه الحالة يلتزم الأطراف بتنفيذ اتفاق التحكيم.[60]

2- تشكيل واختيار هيئة التحكيم:

يتمتع أطراف عقد النقل الجوي الدولي للبضائع بحق اختيار أعضاء هيئة التحكيم التى سوف تتولى الفصل فى النزاع القائم، وهذا من حيث المبدأ، أما الاستثناء فيتمثل فى تدخل القضاء الوطني فى تعيين المحكمين فى حالة عدم اختيار أطراف الاتفاق لهم.[61]

وفى ذلك نصت المادة 11 من قانون التحكيم البحرينى على أن" 2- للطرفين حرية الاتفاق على الإجراء الواجب اتباعه فى تعيين المحكم أو المحكمين ... 3- فإذا لم يكونا قد اتفقا على ذلك يتبع الإجراء التالي: (أ) فى حالة التحكيم بثلاثة محكمين، يعين كل من الطرفين محكماً ويقوم المحكمان المعنيان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث، وإذا لم يقم أحد الطرفين بتعيين المحكم خلال ثلاثين يوماً من تسلمه طلباً بذلك من الطرف الآخر، أو إذا لم يتفق المحكمان على المحكم الثالث خلال ثلاثين يوما من تعينيهما وجب أن تقوم بتعيينه، بناء على طلب أحد الطرفين، المحكم أو السلطة الأخرى. (ب) إذا كان التحكيم والمحكم فرد ولم

يستطع الطرفان الاتفاق على المحكم وجب أن تقوم بتعيينه بناء على طلب أحد الطرفين، المحكمة أو السلطة الأخرى المسماه فى المادة 6". ونصت على ذات الحكم المادة 11 من قانون التحكيم الإماراتي في الفقرة الثانية والثالثة منها.

3- تقديم المدعي لطلب التحكيم:

لم تنص الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الجوي الدولي للبضائع على حكم خاص يحكم طريقة تقديم المدعي لطلب التحكيم وهو ما يعنى أن القواعد العامة في التحكيم هى التى يجرى إعمالها وبالتالي يعتبر طلب التحكيم فى حكم دعوى التحكيم يقدمه المدعي ضد الطرف الآخر المدعى عليه ويعقب هذا الطلب بدء إجراءات خصوم التحكيم [62] حتى صدور الحكم وفى ذلك نصت المادة 2/27 من قانون التحكيم الاماراتي على أن يعد الإعلان بطلب التحكيم بمثابة رفع للدعوى لغايات توقيع الحجز التحفظى كما نصت المادة 21 من قانون التحكيم البحريني على أن "تبدأ إجراءات التحكيم فى نزاع ما في اليوم الذى يتسلم فيه المدعى عليه طلب بإحالة ذلك النزاع إلى التحكيم، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك".

4- لغة التحكيم:

يتمتع أطراف اتفاق التحكيم فى عقد النقل الجوي الدولي للبضائع بحرية كبيرة فى اختيار اللغة التى يجرى بها التحكيم، وفي معظم الأحيان تكون لغة التحكيم هي ذاتها اللغة المستخدمة من جانب أطراف النزاع عندما بدأ وفي تنفيذ عقد نقل البضائع وهي التي استخدمت في تحرير المستندات والمذكرات والبيانات الخاصة بالعقد الأصلي، هذا ما لم يوجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك بين أطراف اتفاق التحكيم.

ولذلك المادة 1/22 من قانون التحكيم البحرينى على أن "للطرفين حرية الاتفاق على الغلة أو اللغات التى تستخدم فى إجراءات التحكيم. فإذا لم يتفقا على ذلك بادرت هيئة التحكيم إلى تعيين اللغة أو اللغات التى تستخدم فى هذه الإجراءات."

ونصت المادة 29 من قانون التحكيم الاماراتي على أن "تتم إجراءات التحكيم باللغة العربية ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك. 2- تسري اللغة التي يتم الاتفاق عليها أو تحديدها على إجراءات التحكيم.....".

5- نظام الجلسات:

لم يرد فى اتفاقيتي وارسو ومونتريال أي تحديد للنظام الذى تسير عليه جلسات التحكيم وهو ما يعني أن القواعد العامة في إجراءات التحكيم الخاصة بسير الجلسات هي التى تسري على جلسات التحكيم في تسوية منازعات العقد الدولى لنقل البضائع، وبالتالي يمكن أن يتم عقد الجلسات علناً أو في جلسات سرية، سواء في أيام العمل الرسمية أو في غير الأوقات الرسمية أو قد يكتفى بتبادل المذكرات والمستندات بين الخصوم والتي تقدم إلى هيئة التحكيم دون عقد الجلسات هذا ما لم يوجد في اتفاق التحكيم أية شروط أخرى متفق عليه تخالف ذلك وتقضي باتباع إجراءات معينة تلتزم بها هيئة التحكيم[63]، وهذا ما تولت تنظيمه المادة 24 من قانون التحكيم البحريني والمادة 33 من قانون التحكيم الإماراتي.

6- القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم:

يمكن وصف التحكيم الجوي الدولي بأنه تحكيم بالقضاء وذلك لأن المحكم ملتزم بتطبيق أحكام القانون الموضوعي[64]. وهي الأحكام التى ورد النص عليها في اتفاقيتى وارسو 1929 ومونتريال 1999 والتي قضت بتطبيق قانون مكان التحكيم فهو القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، وبالتالي يطبق المحكم أو هيئة التحكيم الأحكام الإجرائية لمكان التحكيم على حقوق وإجراءات التحكيم وذلك فى حالة ما إذا كان التحكيم تحكيم قضائي أما في حالة ما إذا كان التحكيم عبارة عن اتفاق بين الأطراف - أو بعبارة أخرى تحكيم عادي - فإن المحكم يلتزم بتطبيق القانون المتفق عليه من جانب أطراف النزاع ويستند ذلك

إلى أن هيئة التحكيم تعد بمثابه هيئة أو جهة قضائية ومكان التحكيم هو إقليم الدولة الذى تمارس عليه الهيئة مهمتها.

وفي حالة عدم تعيين أطراف الاتفاق لمكان التحكيم فإن هيئة التحكيم تقوم بتحديده وتطبيق قانون مكان إجراءات التحكيم بحسب ما تقضى به قواعد الإسناد لتلك الدولة[65]، وهذا بحسب ما تقضى به القواعد العامة فى التحكيم بصفة عامة.

أما في مجال التحكيم الجوى فإن القواعد الإجرائية لها طبيعة أو نظام خاص يختلف عما هو متعارف عليه فى تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم من جانب أطراف اتفاق التحكيم والذي تلتزم بتطبيقه هيئة التحكيم.[66]

وفي حالة غياب الاتفاق على تحديد القانون الذى يحكم إجراءات التحكيم فإن هيئة التحكيم تتولى تعيين ذلك القانون، بحسب ما تراه مناسباً لخصومة التحكيم، وفي كثير من الحالات وخروجا على مبدأ سلطان الإرادة - تقوم الهيئة التحكيمية بتطبيق القواعد الإجرائية التي وردت في لوائحها وأنظمتها الأساسية.[67]

المطلب الثالث: تدخل القضاء الوطني في إجراءات التحكيم وفي تنفيذ حكم التحكيم

تمهيد وتقسيم:

يعد من مظاهر تدخل الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي الدولي - وارسو ومونتريال – في تحديد واختيار مكان التحكيم الذى ينطوى بدوره على فرض لإجراءات التحكيم الخاصة بذلك المكان على خصومة التحكيم خروجاً على مبدأ سلطان الإرادة وحرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، فإن القضاء الوطنى بدوره يستطيع التدخل فى إجراءات التحكيم وفي تنفيذ حكم التحكيم عند صدوره.

وسوف نتعرض لذلك من خلال فرعين:

الفرع الأول: الدور المعاون للقضاء الوطني في سير إجراءات التحكيم في عقد نقل البضائع جواً.

الفرع الثانى: دور القضاء الوطني الرقابي في مرحلة تنفيذ حكم التحكيم في عقد نقل البضائع جواً.

الفرع الأول: الدور المعاون للقضاء الوطني في سير إجراءات التحكيم في عقد نقل البضائع جواً

يمارس القضاء الوطني خلال سير خصومة التحكيم في عقد نقل البضائع دوراً مساعداً ومعاون في سير الإجراءات وفي اتخاذ بعض التدابير الوقتية، وسوف نتعرض لمظاهر ذلك الدور على النحو التالي:

1- دور القضاء فى تعيين المحكمين:

لم يرد في اتفاقيتي وارسو ومونتريال نصوص يستدل منها على تدخل القضاء الوطني في مكان التحكيم فى سير إجراءات التحكيم و تحديداً في تعيين المحكمين وبالتالي تطبق القواعد العامة المستقرة في هذا الشأن، لاسيما وأن اللوائح والأنظمة الأساسية لهيئات التحكيم قد تعجز عن سد بعض الثغرات في اتفاق التحكيم لعدم ورود نص بشأنها كما في حالة تعيين المحكمين الأمر الذى يعني ضرورة تدخل القضاء الوطني لمكان التحكيم هو المختص والأقدرعلى مساعدة أطراف اتفاق التحكيم من أجل تسوية منازعات عقد نقل البضائع وتقديم الدعم لهم عند الحاجة ومن ذلك مساعدتهم في اختيار أعضاء هيئة التحكيم، وذلك بحسب قواعد الاختصاص الخاصة بمكان التحكيم التي نصت عليها المادة 33 من اتفاقية مونتريال.[68]

وتتمثل حالات تدخل القضاء الوطني في تعيين المحكمين في الحالة التى يغفل فيها أطراف النزاع عن تعيين المحكمين أو الاختلاف حول تعيينهم أو تعيين البعض منهم دون البعض الآخر أو عند عزل المحكمين أو استبدالهم على النحو الذي قد يهدر بتوقف عملية التحكيم لعدم اكتمال هيئة التحكيم، لذلك تنص معظم القوانين الوطنية على تدخل القضاء من أجل مساعدة أطراف اتفاق التحكيم في تعيين المحكمين.[69]

وهذا ما نصت عليه المادة 11 من قانون التحكيم البحرينى رقم 9 لسنة 2015 و المادة 11 من قانون التحكيم الاماراتى رقم 6 لسنة 2018 الخاصة بكيفية اختيار هيئة التحكيم.

2- دور القضاء المعاون في اتخاذ بعض التدابير:

نصت المادة 32 من اتفاقية وارسو على إمكانية اللجوء إلى التحكيم لتسوية منازعات عقد النقل الجوى للبضائع على أن يكون مكان التحكيم من بين أماكن الاختصاص التى نصت عليها المادة 1/32 ويسري علي إجراءات التحكيم قانون المحكمة المطروح عليها النزاع في حالة عدم اللجوء للتحكيم تطبيقاً للمادة 2/28 من ذات الاتفاقية ويعد هذا الحكم تطبيقاً للقواعد العامة في الإسناد في نطاق القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بإجراءات التقاضي كما أنها تعد أحد مظاهر تطبيق قانون القاضي على كافة المسائل الإجرائية[70] هذا من ناحية، وإن كان يمثل خروجاً على الأصل وهو اختيار أطراف اتفاق التحكيم للقانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، أو مساعدة هيئة التحكيم لهم فى ذلك[71]، وذلك من ناحية أخرى.

ويقدم القضاء الوطني العديد من المساعدات لإتمام عملية التحكيم ومن صورها تقديم أية مساعدات لتذليل أية صعوبات تعترض عمل هيئة التحكيم مثل اللجوء إليه في حالة تخلف أحد الشهود عن الحضور أو امتناع أي طرق عن تقديم مستندات تحت يده أمام هيئة التحكيم، أو اتخاذ بعض الإجراءات الجنائية ضد بعض المستندات التى تقدم إلى هيئة التحكيم، أو اتخاذ بعض التدابير الوقتية والتحفظية[72]. وتعد هذه الصورة من أهم صور المساعدات التى يقدمها القضاء الوطني وتخرج عن ولاية المحكم أو هيئة التحكيم لا لسبب سوى أنها لا تقبل القيام بها من خلال التحكيم كما هو الحال في بعض المسائل العارضة أو الأولية التى قد يتوقف الفصل فى خصومة التحكيم على القضاء فيها بصفة أولية، والتى يترتب على تدخل هيئة التحكيم فيها بطلان حكمها، وبالتالي لابد من الفصل فيها من خلال القضاء الوطني لكي يتمكن هيئة التحكيم من مواصلة إجراءاتها[73]. ونصت في ذلك المادة 9 من قانون التحكيم البحريني التي تضمنت التدابير المؤقتة أو التحفظية التى يتخذها القضاء الوطني، وكذلك المادة 21 من قانون التحكيم الإماراتي.

الفرع الثاني: دور القضاء الوطني الرقابي في مرحلة تنفيذ حكم التحكيم في عقد نقل البضائع جواً

يمارس القضاء الوطني دور رقابي في مرحلة تنفيذ حكم التحكيم من الناحية الشكلية دون أن تمتد تلك الرقابة إلى الجوانب الموضوعية لحكم التحكيم التجاري الدولي، ويعد هذا الدور من المسائل المستقرة في التشريعات الوطنية التى نظمت التحكيم، وهو ما أكدت عليه أيضا الاتفاقيات الدولية المنظمة لتنفيذ أحكام التحكيم الأجنبية وعلى رأسها اتفاقية نيويورك لعام 1958.[74]

وتبدو رقابة القضاء الوطني على تنفيذ حكم التحكيم أمراً ضرورياً ولا يمكن الاستغناء عنه لأن حكم التحكيم التجاري الدولي ليس له أية قوة تنفيذية بحسب الأصل ويحتاج من أجل تنفيذه إلى عرضه على القضاء الوطني في الدولة المراد تنفيذ حكم التحكيم فيها لكي يصدر أمره بالتنفيذ مع ملاحظة أنه في بعض الحالات يتمتع حكم التحكيم بقوة تنفيذية ذاتية لا تحتاج لتدخل من القضاء الوطني لمنحه أياها، وذلك في حالة التنفيذ الإرادي من جانب المحكوم عليه أو في حالة وجود معاهدة دولية تمنح حكم التحكيم الدولي قوة تنفيذية ذاتية، وفي غير ذلك لابد من الحصول على أمر بالتنفيذ لحكم التحكيم من القضاء الوطني.

وهناك بعض القوانين الوطنية التي تشترط أن يقوم المحكوم له برفع دعوى قضائية لتنفيذ حكم التحكيم في حين تكتفي بعض التشريعات بإصدار أمر بالتنفيذ بناء على الطلب الذي يتقدم به المحكوم عليه، كما تختلف تلك التشريعات في طريقة التنفيذ.[75]

ومن تلك التشريعات قانون التحكيم الاماراتي رقم 6 لسنة 2018 إذ نصت المادة 55 منه على أن: 1- يتعين على من يرغب في تنفيذ حكم التحكيم أن يتقدم بطلب المصادقة على حكم التحكيم والأمر بتنفيذه إلى رئيس المحكمة، على أن يرفق به ما يأتى:

أ- أصل الحكم أو صورة معتمده منه.

ب- صورة من اتفاق التحكيم.

ج- ترجمة مصدق عليها من جهة معتمدة إلى اللغة العربية لحكم التحكيم أن لم يكن صادراً بها.

د- صورة من محضر إيداع الحكم فى المحكمة.

كذلك نصت المادة 35 من قانون التحكيم البحريني رقم 9 لسنة 2015 على أن: "1- يكون قرار التحكيم ملزماً بصرف النظر عن البلد الذى صدر فيه، وينفذ بناء على طلب كتابي يقدم إلى محكمة مختصة، مع مراعاة أحكام هذه المادة والمادة 36 - الخاصة بأسباب رفض التنفيذ. 2- على الطرف الذى يستند إلى قرار تحكيم أو يقدم طلبا لتنفيذه أن يقدم القرار الأصلي أن نسخة منه، وإذا لم يكن القرار صادراً بلغة رسمية لهذه الدولة يجوز للمحكم أن تطلب من ذلك الطرف ترجمة ذلك القرار إلى تلك اللغة."

وينطبق كل ما سبق على حكم التحكيم الصادر من أجل تسوية إحدى منازعات عقود النقل الجوى الدولى للبضائع إذ يخضع الحكم لرقابة القضاء الوطنى الذى يتحقق من وجود اتفاق تحكيم ومن صحة تشكيل هيئة التحكيم التى أصدرت الحكم شكلاً بحسب ما جاء باتفاق التحكيم، وأنها قد طبقت أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999 دون أية نصوص قانونية أخرى وأن الحكم قد استوفى كافة شروط صحته، وعدم مخالفة هيئة التحكيم للنظام العام الدولي الذى تسجده كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، وأن الحكم قد صدر في إحدى دول الاختصاص التي نصت عليها اتفاقية مونتريال 1999.

الخاتمة

تناول الباحث بالدراسة التحكيم في عقود النقل الجوي للركاب والبضائع وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية لاسيما اتفاقية وارسوWarsaw 1929 ومونتريالMontreal 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي المدني الدولي، ووفقاً لأحكام قانون التحكيم البحريني رقم 9 لسنة 2015 وقانون التحكيم الإماراتي رقم 6 لسنة 2018.

وقُسم البحث إلى ثلاثة مباحث: المبحث التمهيدي والخاص بماهية عقد النقل الجوي للبضائع وذلك من خلال مطالب وفروع.

والمبحث الأول الذي تضمن القواعد الموضوعية للتحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع والذي قسم إلى مطلبين: المطلب الأول ويتعلق بدور إرادة الأطراف في عقد نقل البضائع في صياغة اتفاق التحكيم والطابع الإذعاني لعقد النقل الجوي الدولي للبضائع وتعرض الباحث في الفرع الأول لدور إرادة أطراف اتفاق التحكيم في إبرام الاتفاق مع التحكيم والضوابط التي تحكم الاتفاق، وفي الفرع الثاني تعرض البحث لبيان دور الإرادة المحدود في اتفاق التحكم لتسوية منازعات عقد النقل الجوى للبضائع، وتراجعها عما هو مستقر عليه في الواقع العام أمام الطبيعة الخاصة للتحكيم في منازعات عقد نقل البضائع وأسباب هذا التراجع.

أما في المطلب الثاني والخاص بالنطاق الموضوعي الضيق لاتفاق التحكيم في عقد نقل البضائع فقد تم تخصيص الفرع الأول لبيان دور هيئة التحكيم في تحديد القواعد الموضوعية للتحكيم الجوي مع فرض اتفاقيتى وارسو ومونتريال تطبيق قواعدها الموضوعية دون سواها على اتفاق التحكيم من أجل تنظيم الحصول على التعويض وتحقيق التوازن الاقتصادى بين أطراف العقد.

وفي المبحث الثاني والخاص بالقواعد الإجرائية للتحكيم في عقد نقل البضائع والذى انقسم إلى ثلاثة مطالب: تعرض الباحث في المطلب الأول إلى الشروط الواجب توافرها في التحكيم للقول بجواز التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع، وتناولنا الموضوع في فرعين الاول تم تخصيصه للشروط المتفق عليها في كلا الاتفاقيتين والفرع الثاني تناولنا فيه الشروط المختلف عليها في الاتفاقيتين .

وخصصنا المطلب الثاني لعرض إجراءات التحكيم في عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، حيث تطرقنا الى الطابع الودي الذي يميز التحكيم كوسيلة لفزع النزاع، وتشكيل الهيئة والقانون الواجب التطبيق واللغة المستخدمة...الخ.

وفي المطلب الثالث تدخل القضاء الوطن ف إجراءات التحكيم لاسيما من خلال مساندته لعملية التحكيم عند تعيين المحكمين، وفي اتخاذ بعض التدابير الوقتية والتحفظية التي يتوقف الفصل في التحكيم على القيام بها، ولخروجها من صلاحيات هيئة التحكيم، كما يمارس القضاء الوطني رقابته على تنفيذ حكم التحكيم من أجل الاعتراف به وتنفيذه وللتأكد من استيفائه لشروط التنفيذ التي نص عليها القانون الوطنى، وأخذ بذلك كل من قانون التحكيم البحريني والقانون الإماراتي.

ومن خلال البحث توصل الباحث إلى النتائج الآتية:

1- يمثل التحكيم فى منازعات النقل الجوي الدولي أهم وسائل فض المنازعات التى تثور بشأن عقد النقل الجوي الدولي لنقل البضائع، لاسيما وأنه المجال الذي يجوز فيه التحكيم بحسب نص المادة 34 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.
2- يعد التحكيم هو الوسيلة المفضلة في تسوية منازعات عقود النقل الجوى لنقل البضائع بسبب طبيعتها التجارية والتى تحتاج إلى سرعة حسم المنازعات وهو ما يحقق حاجات ومتطلبات التجارة الدولية.

3- يعد النقل الجوي الدولى للبضائع من أهم وسائل النقل في الوقت الحالي التي تتوسع باستمرار وتمثل أهمية اقتصادية وتجارية كبيرة على مستوى حركة التجارة الدولية لما يتميز به من خصائص واعتباره وسيلة آمنه وسريعة تتفوق على كافة وسائل النقل الأخرى البحرية والبرية.
4- مازال التحكيم في عقود نقل البضائع الدولية عبر الجو محدوداً ولكن من المتوقع زيادة اللجوء إليه في المستقبل بسبب توسع حركة التجارة الدولية.
5- وجود قواعد موضوعية وإجرائية موحدة نصت عليها اتفاقيتي وارسو1929 ومونتريال1999 تمثل أهم دعائم التحكيم فى عقد نقل البضائع جواً وتعد سبباً لاكتسابها للطبيعة الآمرة التي تعبر عن وجود نظام عام دولي بدأ يتدرج في عقود النقل الجوي الدولي للبضائع.

ومن أهم التوصيات التي خرج بها الباحث من هذه الدراسة الآتى:

1- من الأفضل عرض النزاعات الخاصة بتسوية عقود نقل البضائع جواً على التحكيم من أجل تسويتها بما يضمن حصول الطرف المضرور على التعويض وهو في ذات الوقت يحقق التوازن الاقتصادي بين أطراف عقد النقل الجوي الدولي للبضائع.
2- يقترح الباحث إنشاء هيئات تحكيم متخصصة في الفصل في منازعات عقود النقل الجوي الدولي للبضائع لما يتميز به هذا النوع من عقود النقل بأهمية وتحقيق متطلبات التجارة الدولية، وحفاظاً على حقوق شركات الشحن وأصحاب وملاك البضائع والتجار حول العالم في مواجهة شركات النقل الجوي الدولي العملاقة وحفاظاً على حقوق طرق العقد والعمل على توازنها.
3- توجيه الدعوى للمشرع البحريني بصياغة قانون وطني للتحكيم التجاري الدولي وعدم الأخذ بشكل مطلق بقانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1985 واعتبارها تشريعاً وطنياً للتحكيم التجاري الدولي، على غرار قانون التحكيم الإماراتي واغلب تشريعات التحكيم العربية والدولية، مع ضرورة تخصيص نصوص للتحكيم التجاري الدولي في منازعات عقود نقل الركاب والبضائع جواً.

References:

[1] M. F. Al-Arini, Air Law, Internal and International Air Transport, New University House, Alexandria, 2003, p. 487.

[2] T. H. Musa, International Air Law, First edition, Culture Publishing and Distribution House, Amman, 2010, p. 462.

[3] A. Z. Radwan, Air Law, Cairo, unpublished, 1982, p. 48.

[4] Article 1 of Resolution 21 of 2013 issuing the Executive Regulations of the Civil Aviation Act of Law No. 14 of 2013.

[5] M. F. Al-Arini, Air Law, Op. cit. p. 121.

[6] Some criticize this definition for introducing the specified duration of the transfer process into the core elements of the contract, See H. Doidar, Commercial Aviation Law, University Publishing House, Alexandria, 2000, p. 156, Citition1.

[7] M. M. Abbabna, Lecturer in Commercial Law, Middle East Graduate University, 2012.

[8] A. A. Jawad, Summary of Air Law, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 1992, p. 79.

[9] M. F. Al-Arini, Air Law, Op. cit. p. 121.

[10] M A. Al-Kandari, International Air Transport Law System in accordance with the Montreal Convention of 1999, Kuwait, Kuwait University, 2000, p. 145.

[11] A. Al-Qassasi, Commitment to Safety in Contracts, University Thought House, Alexandria, 2010, p. 17.

[12] See articles 1/1/2, 2/1 of the provisions of the Montreal Convention of 1999.

[13] A. M. Al-Fiqi, The development of the responsibility of the air carrier in accordance with the Montreal Convention, the first edition of Alexandria, University Thought House, 2008, p. 6-19, M. F. Al-Arini, Air Law, Op. cit. p. 72.

[14] The UAE Federal Aviation law No. 20 was issued on June 10, 1991, and article 3 stipulates that it will enter into force one month after its publication.

[15] The Bahrain's Civil Aviation law was issued on June 18, 2013, and Article 1 stipulated that the law should be introduced from the day after its publication and repeal the previous Aviation Law No. 6 of 1995.

[16] A. M. Al-Fiqi, the airline's liability evolved in accordance with the Montreal Convention, Op.cit. p. 50.

[17] L. Bin Said, K. M. Z. Al-Najjar, International Commercial Arbitration, Comparative Study, University Thought House, Alexandria, 2010, p. 50.

[18] A. A. K. Salameh, Arbitration in Domestic and International Financial Transactions, First Edition, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 2006, pp 138-139. M. s. Alrahoo & H. Baban, International Commercial Arbitration, Bahrain University, 2016, p 20.

[19] M. M. A. Briery, International Commercial Arbitration, Third Edition, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 2007, p. 6.

[20] N. I. M. Al Jabali, Arbitration Clause in Bahrain Arbitration Law No. 9 of 2015, Comparative Study, Legal Journal, Issue 9, January 2019, p. 207.

[21] A. M. Al-Faqi, International Commercial Arbitration, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 2012, p. 71.

[22] M. N. A. H. Shehata, The establishment of the Convention of the Judicial Authorities of the Arbitrators - its scope and content, a comparative study, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 1993, p. 25.

[23] H. S. Haddad, Summary in The General Theory of International Commercial Arbitration, Al-Halabi legal Publications, Beirut, 2007, p. 126.

[24] A. A. K. Salameh, Op. cit. p. 266.

[25] A. Al-Sayeh, Arbitration in the International Cargo Air Transport Contract, Master's Thesis, Faculty of Law and Political Science, University of Qasdi Marbah-Wargla, Algeria, 2017, p. 5.

[26] Article 2/1 of the Convention.

[27] Article 25/1 of the Convention.

[28] L. bin Said, K. M. Zidan, Op. cit. p. 30.

[29] F. Waly, Arbitration Law in Theory and Practice, First Edition, Monsha Maarif lagal publications, Alexandria, 2007, p. 135.

[30] N. I. M. Al-Jabali, Op. cit. p. 213.

[31] N. I. M. Al-Jabali, Op. cit. p. 209.

[32] M. M. Brieri, Op. cit. p. 46.

[33] A. Al-Sayeh, Op. cit. p. 6.

[34] H. Ismail, International Protection of Foreign Arbitration Provisions, Comparative Study, First Edition, Dar Alnahda Alarbia, Cairo 2012, p. 746.

[35] A. Z. Radwan, General Foundations of International Commercial Arbitration, Arab Thought House, Alexandria, 1981, p. 58.

[36] A. Al-Ahdab, International Arbitration, Part III, Nofal Hisham Publications, Beirut, 1990, p. 148.

[37] A. Al-Sayeh, Op. cit. p. 8.

[38] M. F. Al-Arini, Internal and External Air Transport, First Edition, Dar Al Thaqafah Bookshop for Publishing & Distribution, Amman, 2015, pp. 70-71.

[39] S. Al-Qalyubi, Air Law, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 1989, p. 121.

[40] M. F. Al-Arini, internal and external air transport, Op. cit. p. 80.

[41] A. I. Al-Sheikh, Responsible for compensating for damages to international air transport in accordance with the Warsaw convention 1929 and Montreal 1999, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 2008, p. 638.

[42] M. A. Al-Kandari, Op. ciy. p. 202. A. Al-Fiqi, Op. cit. p. 230.

[43] R. M. Shalabi, Conflict of Laws in Contracts of International Private Air Law, Ph.D., Mansoura University School of Law, 2019, p. 409.

[44] H. Ismail, Op. cit. p. 827.

[45] D. Nomman, Arbitration in the Contract for Air Transport of Goods between international conventions and national legislation, Moroccan Code of Law and Justice, Faculty of Law-Marrakesh, Morocco, 2007, p. 139. A. Al-Fiqi, Op. cit. p. 231.

[46] D. Nomman, Op. cit. p. 2.

[47] The Brazilian and Greek delegations requested the approval of arbitration for goods and passengers, but it was not approved by the rest of the members, particularly the objection of the Swiss delegation, on the grounds that arbitration expenses were costly and burdened the injured passenger, while the shipper or sender in the contract for the transport of goods was often a company and could pay the costs, and it also appeared that the reason that prompted legislators to limit the scope of arbitration to goods only without the affected persons was that the contract for the transport of goods often acquired commercial status. Both parties are in trade, while the passengers is likely to be a normal non-trader who does not appreciate the seriousness of arbitration.

[48] A. Z. Radwan, Op. cit. p. 764. A. Al-Fiqi, Op. cit. p. 343, Citation 3.

[49] A. Fadhil, Air Carrier Responsibility for Passenger and Cargo Transport, Hassan I University, Casablanca, MKB de press, 2014, p. 340.

[50] A. Fadhil, Op. cit. p. 430.

[51] A. Al-Fiqi, Op. cit. p. 230-231. M. F. Al-Arini, Op. cit. p. 348.

[52] M. A. Al-Kandari, Op. cit. p. 201 Citations 283 and 284. A. Fadhil, Op. cit. p. 430.

[53] Article (8) requires the establishment of a compensation claim in one of the four courts, namely the home court of the carrier or the court of the main center of its work, the court of the place where it was established through which the contract was concluded, or the court of the place where the final destination the passenger wanted to reach.

[54] It has jurisdiction referred to in citation 1 with the addition of a court (Fifth Jurisdiction), the passenger's home court.

[55] D. Nomman, Op. cit. p. 140.

[56] A. Fadhil, Op. cit. p. 431. Thomas J. Whalen, Arbitration of International Cargo Claims, Air and Space Law, Volume34, Issued6, 2009, pp 417-420. Retrieved from: https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/34.6/AILA2009038

[57] H. M. Hamdallah, Air Law, Dar Alnahda Alarbia, Cairo, 2010, p. 144.

[58] M. S. Al-Rahoo & H. Baban, Op. cit. p. 111.

[59] A. Al-Fiqi, Op. cit. p. 320. M. Al-Kandari, Op. cit. p. 202. M. F. Al-Arini, Op. cit. p. 348.

[60] A. Al-Fiqi, International Commercial Arbitration, Op. cit. p. 103.

Alraho: Commercial arbitration of air cargo contracts under the Warsaw Co

[61] M. M. Brieri, Op. cit. p. 74. Noting that the provisions and rules of arbitration in the International Air Transport Organization (IATA) apply to countries that have agreed to settle their disputes under the rules of arbitration in the organization, the provisions are available on the website of the international organization, Retrieved from: https://www.iata.org/contentassets/b7fc716af6a94192b1889420c7d573ce/iata-arbitration-rules.pdf .

[62] A. Meliji, lectures in arbitration proceedings, lectures scheduled on students of the Arbitration Diploma during the academic year, Cairo, 2009, p. 124.

[63] H. A. Haddad, Op. cit. pp. 119-120.

[64] A. Meliji, Op. cit. pp. 39-40.

[65] A. A. K. Salameh, Op. cit. p. 329.

[66] M. M. Brieri, Op. cit. p. 75.

[67] L. Bin Said, K. M. Zidan, Op. cit. p. 200.

[68] A. I. Al-Sheikh, Op. cit. p. 370.

[69] A. Al-Ahdab, Op. cit. p. 259.

[70] A. A. K. Salameh, Op. cit. pp. 329-330.

[71] A. A. K. Salameh, Op. cit. p. 332.

[72] A. M. Zamzam, Preventive and temporal proceedings before, during and after the arbitration dispute, Dar Alnahda Alarbia, 2007, p. 29.

[73] A. Meliji, Op. cit. p. 23.

[74] H. Ismail, Op. cit. p. 59.

[75] A. Al-Sayeh, Op. cit. pp. 35-36.

Published by Journal of STEPS for Humanities and Social Sciences (STEPS), 2022