

الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي

دراسة مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية(*)

الدكتور/ عارف بن صالح آل علي
أستاذ الأنظمة المساعد بالمعهد العالي للقضاء
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية
المملكة العربية السعودية

ملخص:

تناول هذا البحث أحكام الاختصاص الداخلي والدولي للمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي، وكانت الدراسة فيه مقارنة بين النظام السعودي والاتفاقيات الدولية والفقهاء الإسلاميين.

وأهم نتائج البحث ما يلي:

- الاختصاص الولائي لعقد النقل الجوي الداخلي منعقد للمحاكم التجارية، وأما الاختصاص المكاني فإن المدعي مخير فيه بين إقامة الدعوى في المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مركز إدارة الناقل، أو إقامتها في المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع للناقل.

- وفقاً لاتفاقية مونتريال فإن المدعي بالخيار - إذا كان العقد دولياً - في إقامة دعواه أمام أي من المحاكم التالية: محكمة محل إقامة الناقل، أو محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل، أو محكمة المكان الذي يوجد للناقل فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو محكمة بلد الوصول، أو محكمة محل الإقامة الرئيس والدائم للراكب وذلك خاص بالدعوى المتعلقة بالضرر الناجم عن حوادث الوفاة أو الإصابة.

(*) أجاز البحث بتاريخ ٢٦/١/٢٠١٠م.

المقدمة:

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين
نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد:

كثيراً ما تثور المنازعات بين الناقل الجوي من جهة والراكب أو مرسل البضاعة أو المرسل إليه من جهة أخرى، وذلك عند إخفاق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل الجوي على عاتقه، فأما ما يتعلق بالراكب فقد يكون النزاع حول مطالبته بتعويض من جراء تأخر رحلته وحصول ضرر عليه بسبب هذا التأخير، وقد تكون المطالبة بسبب تلف أمتعته أو فقدانها أو تأخر وصولها، وفي حالات أهم، قد تكون دعواه للمطالبة بتعويض عن إصابته في حادث جوي أو مطالبة ورثته بالتعويض أو الدية عن وفاته؛ هذا فيما يتصل بدعوى الراكب ضد الناقل، أما دعوى مرسل البضاعة أو المرسل إليه ضد الناقل الجوي فقد تكون للمطالبة بتعويضات من جراء تأخر وصول البضاعة أو تلفها أو ضياعها.

وهذه المنازعات - على كثرتها وتناميها بسبب تطور صناعة النقل الجوي - أدت إلى التساؤل حول الاختصاص القضائي لهذه المنازعات خاصة أن عقد النقل الجوي الذي يثور حوله النزاع غالباً ما يكون عقداً دولياً، ومن ثم تتعدد المحاكم المختصة بنظر النزاع، وتتنوع خيارات المدعي في اختيار المحكمة الأصلح له، وهذه الأهمية حدثني للاهتمام بتجلية أحكام هذا الاختصاص لأطراف العقد من ركاب ومرسلين وناقلين فحسب بل للقضاة والمحامين وغيرهم أيضاً.

ونشير هنا إلى أن الاختصاص القضائي يختلف باختلاف عقد النقل الجوي؛ فإن كان العقد داخلياً فإنه تسري عليه قواعد الاختصاص المحلية، وإن كان العقد دولياً فإنه تسري عليه أحكام اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، التي انضمت إليها المملكة عام ١٤٢٢هـ، والتي اهتمت بتنظيم دعوى المسؤولية وتنظيم أحكام الاختصاص القضائي على نحو يراعي

مصلحة المضرور من جهة ولا يهمل مصلحة الناقل من جهة أخرى، وهذا ما سنفصله في ثنايا البحث إن شاء الله^(١).

بقي أن أشير إلى أن هذا البحث يقارن أحكام الاختصاص القضائي لعقد النقل الجوي في النظام السعودي والاتفاقيات الدولية.

وقد جعلت البحث في أربعة مباحث على النحو التالي:

- **المبحث الأول:** التعريف بالاختصاص القضائي وبالعقد النقل الجوي وبالنظمة والاتفاقيات المتعلقة بالعقد.
- **المبحث الثاني:** الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الداخلي.
- **المبحث الثالث:** الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي.
- **المبحث الرابع :** موقف الفقه الإسلامي من الاختصاص القضائي بالنزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي.

أهمية الموضوع:

- ١ - إن تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي يمثل إشكالاً لنوعي الشأن القضائي سواء كانوا قضاة تجاريين أم محامين أم مستشارين أم غيرهم، خاصة بعد تنامي صناعة النقل الجوي وتوجه الدولة لتخصيص هذه الصناعة، لذا أردت بهذا البحث تجلية وإبراز قواعد الاختصاص المتعلقة بالعقد، وذلك بلم شتاتها من خلال الأنظمة الداخلية والاتفاقيات الدولية، وإزالة التعارض والغموض الذي يكتنف المواد القانونية الحاكمة لهذه القواعد.

(١) هذا البحث يتناول أحكام الاختصاص القضائي للدعاوى المدنية فقط، التي تنشأ عن عقد النقل الجوي وفق ما قرره اتفاقية مونتريال؛ أما الدعاوى الجنائية فلا تطبق عليها قواعد الاختصاص الواردة في الاتفاقية وليست محلاً لبحثنا هنا.

٢ - الإسهام في نشر الوعي الحقوقي للركاب ومرسلي البضائع، وذلك بتحديد المحكمة المختصة بالنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوي وبيان الخيارات المتاحة لهم في اختيارها.

الدراسات السابقة:

لم أجد خلال بحثي دراسة مستقلة عن أحكام الاختصاص القضائي لعقد النقل الجوي، وجُلَّ ما وجدته يقتصر على ما كتبه شراح القانون الجوي عن هذه المسألة ضمن شروحاتهم لأحكام عقد النقل الجوي عموماً دون استفاضة في تناول هذا الموضوع.

المبحث الأول

التعريف بالاختصاص القضائي وبعقد النقل الجوي وبالأنظمة والاتفاقيات المتعلقة بالعقد

المطلب الأول

التعريف بالاختصاص القضائي وأقسامه

يعرف الاختصاص في اللغة بأنه الإفراد بالشيء دون غيره، يُقال اختصه بالشيء خصه به أي قصره عليه، والتخصيص ضد التعميم^(١).

ويعرف الاختصاص القضائي في الاصطلاح الفقهي المعاصر بأنه (تحويل ولي الأمر أو نائبه لجهة قضائية سلطة قضاء الحكم في قضايا عامة أو خاصة أو معينة وفي حدود زمان ومكان معينين)^(٢).

ويعرف الاختصاص القضائي في الاصطلاح القانوني بأنه (الولاية التي منحها القانون لمحكمة معينة للفصل في منازعات معينة)^(٣).

وينقسم الاختصاص القضائي إلى أقسام عدة، هي:

١ - الاختصاص الولائي: وهو نصيب كل جهة من ولاية القضاء إذا تعددت هذه الجهات داخل النظام القضائي للدولة^(٤).

وتتوزع ولاية القضاء في المملكة بين ثلاث جهات، هي: القضاء العادي ممثلاً في المحاكم الشرعية ومجلس القضاء الأعلى، والقضاء الإداري ممثلاً في

(١) لسان العرب لابن منظور، مادة (خصص)، ترتيب القاموس المحيط للزاوي مادة (خصص).

(٢) التنظيم القضائي في المملكة، د. سعود الدريب، ٤٣٨.

(٣) شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، عباس العبودي، ٧٥.

(٤) الاختصاص القضائي للمحاكم العادية، محمود السيد التحيوي، ١، قواعد الاختصاص القضائي للشواربي، ٢٧.

ديوان المظالم، واللجان ذات الاختصاص القضائي، وقد تقلصت هذه اللجان بصدور نظام القضاء ونظام ديوان المظالم الجديدين^(١).

٢ - **الاختصاص النوعي**: وهو اختصاص القاضي بنوع معين من القضايا داخل الجهة القضائية الواحدة كالقضايا المدنية أو التجارية أو الجنائية^(٢).

٣ - **الاختصاص القيمي**: ويراد به قصر ولاية القاضي على النزاع الذي لا تزيد قيمته على نصاب محدد من المال^(٣).

٤ - **الاختصاص المكاني**: ويراد به توزيع العمل بين المحاكم على أساس إقليمي بأن تختص كل محكمة بقضايا منطقة معينة^(٤).

٥ - **الاختصاص الدولي**: ويراد به اختصاص القضاء الوطني بنظر الدعاوى ذات العنصر الأجنبي أو الطابع الدولي^(٥).

ويعد الاختصاص الدولي من أهم أقسام الاختصاص المتعلقة بالقانون الجوي؛ نظراً لارتباط الدعاوى المتعلقة بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي غالباً بطرف أجنبي، على ما سيأتي بيانه.

المطلب الثاني

التعريف بالأنظمة والاتفاقيات المتعلقة بعقد النقل الجوي

نظراً لانتقال الطائرة بين عدة دول فقد جاءت أغلب القوانين الجوية في صورة معاهدات أو اتفاقيات دولية - في الغالب - إضافة إلى الأنظمة

(١) الصادران بموجب المرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨هـ.

(٢) الاختصاص القضائي للتحيوي، ٢٨، الاختصاص القضائي، ناصر الغامدي، ١٧٩، التنظيم القضائي في المملكة، سعود الدريب، ٤٣٩.

(٣) الاختصاص القضائي للغامدي، ٢٢٣.

(٤) التنظيم القضائي في المغرب، الطيب الفصايلي، ١٣٧.

(٥) تنازع القوانين، حسن الهداوي، ٢٣٤.

المحلية، وسنوجز الكلام عن أبرز الاتفاقيات والأنظمة المتعلقة بالنقل الجوي^(١) على النحو الآتي:

١ - نظام الطيران المدني السعودي رقم م/٤٤ وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ: وأبرز ما يتناوله هذا النظام أحكام السلامة الجوية، وتسجيل الطائرة، والترخيص للشركات، وحوادث الطيران وغير ذلك، ولم يتطرق هذا النظام إلى الأحكام التفصيلية لعقد النقل الجوي، ولم يبين قواعد الاختصاص القضائي لكنه أحال إلى الاتفاقيات الدولية وإلى عقد النقل المبرم بين الطرفين دون خوض في أحكام المسؤولية العقدية وقواعد الاختصاص وغير ذلك من الأحكام التي يفترض بيانها^(٢).

٢ - اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م وتعديلاتها: وهي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وتهدف هذه الاتفاقية إلى توحيد الأنظمة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي، والتوفيق بين مصالح الناقلين ومصالح مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، وقد تم تعديل أجزاء من اتفاقية وارسو مرات عدة، وذلك بموجب الاتفاقيات والبروتوكولات الآتية:

(١) هناك اتفاقيات جوية لا تتعلق بعقد النقل الجوي بل تتناول أحكام السلامة الجوية، واستخدام الفضاء الجوي وأحكام جنسية الطائرة، وأبرز هذه الاتفاقيات اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤م، وهذا النوع من الاتفاقيات لا مُتعلق له ببحثنا؛ إذ إن هذا البحث يتعلق بأحكام الاختصاص في القانون الجوي الخاص، الذي يتناول أحكام الاستغلال التجاري للطائرة ومسؤولية الناقل العقدية فقط.

(٢) لم يصدر في المملكة حتى الآن نظام يتناول أحكام عقد النقل الجوي الداخلي؛ إذ الأصل أن قانون الطيران المدني يختص ببيان العلاقة الإدارية بين الناقل والسلطات الإدارية المختصة، وليس له اختصاص ببيان أحكام العلاقة العقدية بين أطراف عقد النقل الجوي ولا ببيان أحكام قواعد الاختصاص القضائي؛ إذ إن هذه العلاقة ينظمها عادة قانون التجارة كما هو متبع في كثير من قوانين التجارة العربية والأجنبية التي تعقد فصلاً مستقلاً تبين فيه أحكام النقل الجوي، كما في قانون التجارة المصري رقم ٧ لسنة ١٩٩٩ في الفصل ٤/٧، وقانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم ١٨ لعام ١٩٩٣ في الفصل ٢/٨/٥.

أ - بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥م.

ب - اتفاقية جوادلاخار عام ١٩٦١م.

ج - بروتوكول جواتيمالا سيتي عام ١٩٧١م.

د - بروتوكولات مونتريال عام ١٩٧٥م.

وتعد اتفاقية وارسو والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها من أهم الاتفاقيات التي نظمت صناعة النقل الجوي، وزادت هذه الأهمية بانضمام كثير من دول العالم إلى هذه الاتفاقية حتى جاءت اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩م ونسخت أحكام اتفاقية وارسو على تفصيل سيأتي بيانه.

٣ - اتفاقية مونتريال الموقعة عام ١٩٩٩م: وتعرف هذه الاتفاقية باسم (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي)^(١).

وتعد اتفاقية مونتريال من أحدث وأشمل المعاهدات المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. كما تعد ناسخة لاتفاقية وارسو وللاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها إذا كان طرفا النزاع من دولتين موقعتين على الاتفاقية، أما إذا كان طرفا النزاع يتبعان دولتين إحداها منضمة إلى الاتفاقية والأخرى لم تنضم فإن اتفاقية وارسو هي التي تطبق في هذه الحالة^(٢).

وقد انضمت المملكة العربية السعودية إلى هذه الاتفاقية بالمرسوم الملكي رقم م/٤٣ وتاريخ ٢٢/٩/١٤٢٢هـ.

(١) تتوزع مواد هذه الاتفاقية على ٥٧ مادة في سبعة فصول؛ تتناول على التوالي الموضوعات الآتية: الأحكام العامة، المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع، مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر، النقل بعدة وسائل، النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد.

(٢) وهذا ما قرره المادة (٥٥) من اتفاقية مونتريال من أنه (ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي)، وهذا ما عليه العمل في الخطوط الجوية السعودية وغيرها من شركات الطيران التي تنص في شروط التذاكر على خضوع عقد النقل لاتفاقية وارسو في حال كان المدعي يتبع دولة لم توقع على اتفاقية مونتريال، أو خضوعه لاتفاقية مونتريال في حال كان أطراف النزاع من دولتين منضمتين للاتفاقية.

٤ - شروط الأياتا (I.A.T.A): الأياتا اختصار للاتحاد الدولي للنقل الجوي، وقد أنشأته شركات الطيران الأوروبية عام ١٩١٩م، ثم فقد هذا الاتحاد صفته الأوروبية وانضمت إليه جميع شركات الطيران التجاري.

ويهدف اتحاد شركات النقل الجوي إلى تطوير صناعة النقل الجوي وتشجيعه والتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني في هذا المجال. وقد وضع الاتحاد شروطاً لعقد النقل الجوي وألزامت شركات الطيران إدراج هذه الشروط في تذاكر السفر أو إيصال نقل البضائع، وتعرف هذه الشروط بشروط الأياتا.

وتعد هذه الشروط نافذة وملزمة للأطراف بشرط ألا يتعارض تطبيقها مع نص صريح من القوانين الداخلية للأطراف أو أي معاهدة دولية^(١).

المطلب الثالث

التعريف بعقد النقل الجوي وبيان طبيعته

يعرف عقد النقل الجوي بأنه (اتفاق بين طرفين، أحدهما الناقل والآخر إما الراكب وإما الشاحن، يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب أو البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة)^(٢).

وينقسم عقد النقل الجوي باعتبار المنقول إلى عقد نقل أشخاص، وإلى عقد نقل بضائع، كما ينقسم العقد باعتبار نقطة الوصول إلى عقد نقل جوي داخلي: وهو الذي يتم داخل حدود الدولة، وإلى عقد نقل جوي دولي: وهو الذي يتم بين دولتين.

ويعد عقد النقل الجوي عملاً تجارياً؛ إذا بوشر على وجه المساواة؛ فهو لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، وقد قررت ذلك المادة الثانية من نظام المحكمة التجارية السعودي، حيث نصت على أنه: (يعتبر

(١) القانون الجوي، محمد فريد العريني، ٦١، قانون الطيران المدني، فايز نعيم رضوان، ٢٤.

(٢) عقد النقل الجوي، عدلي أمير خالد، ١٥.

من الأعمال التجارية كل مقالة أو تعهد بتوريد أشياء أو عمل يتعلق بالتجارة بالعمولة أو النقل براً أو بحراً).

وعلى الرغم من أن المادة لم تنص على النقل جواً، فإنه من المستقر عليه إلحاق النقل الجوي بأنواع النقل الأخرى؛ وذلك لأن القانون الجوي لم يكن معروفاً وقت وضع التقنين التجاري الفرنسي المأخوذ عنه نظام المحكمة التجارية السعودي^(١).

ويترتب على تحديد طبيعة العقد أمور عدة، أهمها: تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع على ما سيأتي بيانه.

المطلب الرابع

أطراف الدعوى المتعلقة بعقد النقل الجوي

يتباين أطراف الدعوى المتعلقة بعقد النقل الجوي سواء كان داخلياً أم دولياً؛ فقد يكون المدعي في عقد نقل الركاب هو المسافر في حالة الأضرار التي تلحق ببذنه أو بأمتعته أو الأضرار الناتجة عن التأخير، وقد يكون المدعي ورثته في حال وفاته، أما إذا كان العقد عقد نقل بضائع فإن المدعي هو المرسل أو وكيله أو المرسل إليه أو المؤمن الذي دفع التعويضات^(٢)، وأما المدعى عليه فهو الناقل الجوي أو وكيله.

وننبه هنا إلى أنه إذا كان العقد دولياً فإن الاتفاقيات الدولية تسري إذا كان المدعي هو الراكب أو مرسل البضاعة أو وكيله، أما إذا كان المدعي هو الناقل الجوي، ففي هذه الحالة لا تطبق أحكام الاتفاقيات الدولية بل يرجع في ذلك إلى الأنظمة المحلية والقواعد العامة^(٣).

(١) راجع: القانون التجاري السعودي، د. محمد الجبر، ٧٠، النظام التجاري السعودي، د. سعيد يحيى، ٥٦.

(٢) القانون الجوي: محمود بريري، عمر فؤاد عمر، ٩٨، ١٦٧.

(٣) ومن الأمثلة: أن يدعي الناقل على مرسل البضاعة بأنه أدلى ببيانات خاطئة عن حجم البضاعة أو نوعها، مما أدى إلى وقوع أضرار بالطائرة، وانظر: عقد النقل الجوي: عدلي أمير خالد، ١٢٢، مسؤولية الناقل الجوي: هشام فضلي، ٩٥.

المبحث الثاني الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الداخلي

تمهيد:

عقد النقل الجوي الداخلي: (هو العقد الذي يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل أشخاص أو بضائع جواً باستخدام الطائرة من مكان إلى آخر، يقع كلاهما داخل حدود الدولة، وذلك لقاء أجر بهدف تحقيق الربح)^(١).

ويفهم من هذا التعريف أن عقد النقل الجوي الداخلي لا ينظر فيه إلى اختلاف جنسيات العقد وإنما ينظر فيه إلى مكان المغادرة والوصول؛ إذ يشترط أن يقعا في بلد واحد، كما يفهم من التعريف أن العقد الداخلي لا يشترط فيه أن يكون مبرماً في بلد وتم تنفيذه في بلد آخر.

وتكمن ثمرة التفرقة بين العقد الجوي الداخلي والعقد الدولي في اختلاف القواعد المطبقة على المنازعات المتعلقة بكل منهما، وذلك فيما يتصل بالتعويضات والمرافعات وقواعد الاختصاص وغير ذلك، ففي العقد الداخلي تطبق شروط العقد وقوانين ذلك البلد، وأمّا في المملكة فتطبق على النزاع الأحكام والشروط الواردة في العقد، وذلك بما لا يتعارض مع أحكام وقواعد الشريعة الإسلامية والأنظمة الداخلية، فإن لم ينص في العقد على موضوع

(١) القانون الجوي، محمود بريري، وعمر فؤاد عمر، ٦٩، وقد نص قانون التجارة المصري في المادة ٣/٢٨٥ منه على أنه: يكون النقل داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية المصرية.

النزاع رجع القاضي إلى نصوص النظام التي يجب أن تتفق وأحكام الشريعة الإسلامية^(١)، فإن لم يجد فإنه يرجع إلى القواعد العامة للشريعة الإسلامية^(٢).

أما في العقد الدولي فتطبق أحكام الاتفاقيات الدولية؛ وهذا ما قرره اتفاقية مونتريال؛ حيث نصت في المادة الأولى منها على سريانها على النقل الدولي فقط، وهو النقل الذي يقع في إقليم دولتين مختلفتين.

ومما تجدر الإشارة إليه هنا أن نظام الطيران المدني السعودي لم يتطرق إلى أحكام الاختصاص القضائي الداخلي ولا إلى أحكام المسؤولية العقدية، واكتفى بإيراد مادتين أوقعتا في اللبس والتعارض، هما المادة (١٣٤)، التي تقر: سريان الأنظمة المحلية على العلاقة بين الركاب والشاحنين بالإضافة لأحكام المعاهدات الدولية، في حين نجد المادة (١٣٥) تقر صراحة سريان الاتفاقيات الدولية فقط على عقد النقل الداخلي؛ حيث نصت على أنه: (تطبق المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة على النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والأمتعة والبضائع)، وأرى أن إقحام عقد النقل الداخلي ليكون محلاً لسريان الاتفاقيات الدولية أمر منتقد لسببين:

الأول: أن اتفاقيتي مونتريال ووارسو قررتا صراحة في المادة الأولى منهما اقتصار تطبيقهما على النقل الدولي فقط، كما أن شركات الطيران التجاري تنص في شروط تذاكرها الداخلية على سريان الأنظمة المحلية دون غيرها على عقد

(١) وهذا ما نصت عليه شروط التذاكر للخطوط السعودية من أن: (عقد النقل الداخلي يخضع للأحكام والشروط الواردة فيه، ولكل الأنظمة السارية المفعول في المملكة).

(٢) القضاء في المملكة لا ينظر إلا في العقود المتفقة مع أحكام الشريعة، ولا يقضي إلا بمواد الأنظمة الموافقة لها، وهذا ما قرره المادة (٤٨) من النظام الأساسي للحكم من أنه: "تطبق المحاكم على القضايا المعروضة أمامها أحكام الشريعة الإسلامية وفقاً لما دل عليه الكتاب والسنة وما يصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض مع الكتاب والسنة"، وانظر: القانون التجاري السعودي، محمد حسن الجبر ٢١.

النقل الداخلي؛ ولذا فالأجدر تعديل نص المادة (١٣٥) بحيث يجعل محل تطبيق الاتفاقيات الدولية هو عقد النقل الدولي فقط.

الثاني: أن تقرير سريان أحكام الاتفاقيات الدولية على عقد النقل الداخلي فيه مخالفة - في بعض أحكام هذه المعاهدات - لأحكام الشريعة الإسلامية خاصة في دعاوى التعويض عن الحوادث والديات، وبما أن أحكام هذه الاتفاقيات تسري على أحكام عقد النقل الدولي فقط فإنه لا مسوغ لأن يتوسع المنظم بجعل هذه الاتفاقيات تسري أيضاً على أحكام عقد النقل الداخلي أيضاً؛ إذ لا مصلحة تدعو لذلك، وهو من الإلزام بما لا يلزم.

المطلب الأول

الاختصاص الولائي بالمنازعات الناشئة

عن عقد النقل الجوي الداخلي

بما أن عقد النقل الجوي يعد عملاً تجارياً - كما سبق بيانه - فإن المحكمة المختصة بالنظر في دعاوى أطراف النزاع من مسافرين أو مرسلين أو مرسل إليهم هي الدوائر التجارية في ديوان المظالم، التي سينتقل اختصاصها إلى المحاكم التجارية الجديدة بموجب نظام القضاء الجديد^(١).

ونظر الدوائر التجارية في ديوان المظالم في دعاوى النقل الجوي يقتصر على شركات النقل الجوي المؤسسة حديثاً، أما الدعاوى المرفوعة ضد الخطوط الجوية العربية السعودية فتتطلب الدوائر الإدارية في ديوان المظالم بوصفها مؤسسة عامة مستقلة تتمتع بشخصية مستقلة وتتبع وزارة الدفاع والطيران^(٢)، ومن ثم تطبق بشأن الدعاوى ضدها أحكام المادة الثالثة عشرة من نظام ديوان

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨هـ، المادة التاسعة منه.
(٢) وذلك بموجب نظامها الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢٤ وتاريخ ١٨/٧/١٣٨٥هـ، وانظر مقال بعنوان: (الاختصاص القضائي في مجال الطيران المدني والنقل الجوي) للمحامي: خالد أحمد عثمان، جريدة الاقتصادية، العدد: ٥٣٨٦.

المظالم الجديد^(١)، الذي نص فيه على أنه: (تختص المحاكم الإدارية في ديوان المظالم بالدعاوى المتعلقة بالعقود التي تكون جهة الإدارة طرفاً فيها).

ولاشك أن خضوع المؤسسة للقضاء الإداري يعد أمراً منتقداً نظراً لكون عقود النقل الجوي التي تبرمها الخطوط السعودية عقوداً تجارية، ومن ثم لا بد من خضوعها للقضاء التجاري أسوة بشركات الطيران الأخرى، كما أن ذلك يسبب ازدواجاً وتعارضاً بين القواعد والمبادئ القضائية الواجب تطبيقها.

ولعل هذا الاختصاص ينتهي إذا تم خصخصة المؤسسة العامة للخطوط السعودية، وحولت إلى شركة مساهمة؛ إذ ستنظر الدوائر - المحاكم التجارية - حينئذ في جميع الدعاوى المتعلقة بالعقود التي تبرمها المؤسسة.

المطلب الثاني

الاختصاص المكاني بالمنازعات الناشئة

عن عقد النقل الجوي الداخلي

تطبق الدوائر التجارية في ديوان المظالم - فيما يتصل بالمرافعات - أحكام الباب الثالث من نظام المحكمة التجارية (رقم ٣٢)، لعام ١٣٥٠هـ، وأما ما لم ينص عليه من أحكام المرافعات في النظام المذكور كأحكام الاختصاص القضائي فيرجع فيها لأحكام نظام المرافعات السعودي، الذي خير المدعي في إقامة دعواه بين المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مركز إدارة الشركة (الناقل) وبين المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع للشركة (الناقل) إذا كان العقد قد تم إبرامه في ذلك الفرع (المادة ٣٦) من نظام المرافعات السعودي).

وقد جاء حكم ديوان المظالم رقم ٤٨/ت/٤ لعام ١٤٠٩هـ مقررًا ذلك ونصه: "إنه وإن كان الأصل أن الدعوى تقام في موطن المدعى عليه وهو ما

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨هـ.

انتهت إليه الدائرة فإنه فيما يختص في الدعاوى التي ترفع ضد الأشخاص الاعتبارية الخاصة فإنه وإن كانت القاعدة في ذلك أنها ترفع في الموطن الذي تقع في مركز إدارته فإنه يجوز الاعتداد بمركز الفرع فيما يتعلق بنشاطه الخاص فيجوز رفع الدعوى إلى الدائرة التي يقع في دائرتها فرع الشركة أو المؤسسة وذلك في المسائل المتصلة بهذا الفرع".

وتطبيقاً لما سبق: لو اشترى راكب تذكرة من الدمام للسفر بها من الدمام إلى جدة وكانت شركة الطيران لها نشاط فرعي في الدمام ومقرها الرئيسي في جدة فالمسافر مخير في إقامة دعواه في المحكمة المختصة في الدمام لوجود نشاط فرعي للناقل هناك تم فيه إبرام العقد، أو رفعها في جدة بوصفها المقر الرئيسي لإدارة الشركة، ويقصد بالنشاط الفرعي للناقل هنا: أن يكون له نشاط تجاري في البلد الذي يراد إقامة الدعوى فيه، ويتمثل هذا النشاط في تشغيله خطأً لنقل الركاب من ذلك البلد وإليه، أو وجود مقر تجاري له فيه.

أما إذا كانت التذكرة إلكترونية، وتم شراؤها عن طريق الموقع الإلكتروني للناقل الجوي فهذا فيه تفصيل سنبينه في المطلب الثالث من المبحث الثالث من هذا البحث.

المبحث الثالث

الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي

تمهيد:

إذا كان النزاع متعلقاً بعقد نقل جوي دولي فإن الأصل هو تطبيق الاتفاقيات الدولية، ولا تطبق الأنظمة المحلية، وهذا ما قرره المادة الأولى من اتفاقية مونتريال من أنه (تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع ...)، وهذا ما قرره أيضاً شركات الطيران بالنص في شروط التذاكر على ذلك^(١).

ويعد عقد النقل دولياً وفقاً لاتفاقية مونتريال في حالتين:

- الحالة الأولى: أن تكون نقطة الرحيل ونقطة الوصول تقعان في دولتين من الدول الأطراف في الاتفاقية.
- الحالة الثانية: إذا كانت نقطتا الرحيل والوصول تقعان في دولة واحدة متعاقدة مع وجود اتفاق على رسو الطائرة في دولة أخرى أثناء الرحلة (المادة ١/٢ من اتفاقية مونتريال)

وسنبين أحكام الاختصاص لعقد النقل الجوي الدولي وفق المطالب الآتية:

(١) ومن ذلك الخطوط السعودية؛ إذ تنص في تذاكرها على أنه: (إذا كانت رحلة الراكب تتضمن محطة نهائية أو محطة توقف في دولة غير دولة المغادرة فيمكن تطبيق اتفاقية وارسو أو مونتريال...).

المطلب الأول

خيارات المدعي في تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد نقل جوي دولي

قررت المادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال أن دعوى التعويض تقام وفقاً لاختيار المدعي في أي من محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية، وهذه المحاكم هي:

- ١ - محكمة محل إقامة الناقل.
- ٢ - محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل.
- ٣ - محكمة المكان الذي يوجد للناقل فيه مركز أعمال تم بوساطته إبرام العقد.
- ٤ - محكمة مكان نقطة المقصد (الوصول).
- ٥ - محكمة محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب، وذلك خاص بالدعاوى المتعلقة بالضرر الناجم عن حوادث الوفاة أو الإصابة^(١).

وقبل أن نفصل هذه الخيارات المعطاة للمدعي نشير إلى أن النص المتعلق بتحديد المحكمة المختصة يعد من الأحكام الآمرة في اتفاقية مونتريال؛ فعلى الرغم من إعطاء المدعي الحق بين خمس محاكم فإنه لا يحق لأطراف عقد النقل الجوي مخالفة هذا النص بالاتفاق على اللجوء إلى محكمة أخرى غير منصوص عليها في المادة آنفة الذكر، ومن ثم تبطل كل الشروط التي يخالف بها الأطراف قواعد الاختصاص^(٢).

وتفصيل هذه الاختصاصات على النحو التالي:

الاختصاص الأول - محكمة محل إقامة الناقل:

محل الإقامة: هو البلد الذي يستوطنه الشخص على سبيل الاعتياد. (المادة العاشرة من نظام المرافعات الشرعية السعودي).

(١) وهذا ما قرره أيضاً المادة (٢٨) من اتفاقية وارسو، وزادت عليها اتفاقية مونتريال بإضافة الخيار الخامس.

(٢) قانون الطيران المدني، د. فايز رضوان، ٢٧٩، مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ١٠٦.

وهناك العديد من الشركات التي تسجل في دولة ما وتجعل هذه الدولة هي محل إقامتها، ومحل تلقي الإخطارات والإبلاغات، وفي الوقت نفسه تجعل نشاطها الرئيسي في دولة أخرى؛ فهنا أجازت الاتفاقية رفع الدعوى في أي من الدولتين.

وجعل الاتفاقية محكمة محل إقامة الناقل أحد الخيارات المتاحة أمام المدعي لرفع دعواه يتفق مع القواعد العامة التي تقرر إقامة الدعوى في بلد المدعى عليه (المادة (٣٤) من نظام المرافعات الشرعية السعودي).

وتطبيقاً لذلك فإذا كان هناك شركة نقل جوي مسجلة في جدة ومركز نشاطها الرئيسي هو دبي فللمدعي إقامة دعواه في الدوائر أو المحاكم التجارية في جدة؛ بوصفها محلاً لإقامة الناقل، أو في المحكمة المختصة في دبي.

الاختصاص الثاني - محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل:

وهي محكمة البلد الذي يتركز فيه النشاط الرئيسي للناقل الجوي.

الاختصاص الثالث - محكمة البلد الذي يوجد للناقل فيه مركز أعمال تم بوساطته إبرام العقد:

ويقصد به البلد الذي يوجد فيه نشاط فرعي للناقل الجوي؛ أي مقر تجاري يكون جزءاً من الشخصية المعنوية للناقل.

وأما الوكالات السياحية التي تنوب عن الناقل في بيع التذاكر، فقد اختلف القضاء الأجنبي في إمكانية رفع الدعوى في المحكمة التي توجد فيها هذه الوكالة؛ فالمحاكم الفرنسية لا تعدها محكمة مختصة بالنظر في الدعوى؛ لأن الوكالة السياحية ليست مقراً فرعياً حقيقياً للناقل الجوي، أما المحاكم الأمريكية فتري أن المحكمة التي توجد في نطاق اختصاصها الوكالة السياحية تعد محكمة مختصة، وهذا الرأي أولى بالقبول؛ لأنه يفسر نص الاتفاقية تفسيراً واسعاً، ولأنه يحقق الأهداف التي توختها الاتفاقية من التيسير على المدعي بتخييره بين أكثر من محكمة، ولاشك في أن أيسر هذه المحاكم محكمة البلد الذي تم

فيه شراء التذكرة من خلال الوكالة السياحية؛ لأنها غالباً هي محل إقامة المدعي^(١).

الاختصاص الرابع - محكمة جهة الوصول:

والمقصود محكمة بلد وصول الراكب أو بلد وصول البضاعة حتى وإن لم يكن ذلك البلد هو المقر الرئيسي للناقل، وحتى إذا لم يكن له في ذلك البلد مركز نشاط فرعي، فمادامت طائراته تصل إلى ذلك البلد فعليه الاستجابة للمثل أمام محكمة ذلك البلد في حال ادعاء الراكب أو الشاحن عليه.

الاختصاص الخامس - محكمة محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب:

ويقصد به بلد المدعي المضرور، وهو محل إقامته الرئيسي والدائم بغض النظر عن جنسيته، وهذا الخيار مقيد بشرطين في الاتفاقية، هما:

١ - أن يكون هذا الاختصاص مقصوراً على الدعاوى المتعلقة بالحوادث التي ينجم عنها وفاة الراكب أو إصابته، ولا يتمتع بهذا الخيار المدعون بدعاوى التعويض الناشئة عن التأخير في نقل البضائع أو الراكب، وكذا الأضرار التي تلحق بالبضائع في حال كان العقد عقد نقل بضائع أو الأضرار التي تلحق بأمثلة الراكب في حال كان العقد عقد نقل ركاب.

٢ - أن يكون للناقل نشاط تجاري في بلد المدعي يتمثل في وجود خطوط تشغيل جوي من بلد المدعي وإليه، وأن يزاوّل الناقل هذا النشاط من مبانٍ يستأجرها أو يملكها^(٢)، أو من مبانٍ ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري^(٣).

(١) قانون الطيران المدني، أبو زيد رضوان، ٢٧٩، مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ٩٦.

(٢) المادة ٢٣/٢ من اتفاقية مونتريال، مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ١٠٢.

(٣) ويشمل ذلك اتفاقيات التعاون بين الناقلين الجويين ومن بينها: المشاركة في الرمز (Code Sharing)، وهو ما يسهل من مهمة الراكب الذي يلجأ إلى محكمة محل إقامته الرئيسي والدائم، ولا يمكن للناقل التذرع في هذه الحالة بانتفاء اختصاص المحكمة على اعتبار أنه لا يشغل خطوطاً مباشرة منه وإليه على متن طائراته الخاصة، المراجع السابقة.

بقي أن نشير إلى أن الخيار الخامس يعد من أهم خيارات محل إقامة الدعوى المتاحة للمدعي المضرور من إصابة أو وفاة؛ لأنه المكان الذي يوجد فيه معظم المضرورين^(١).

المطلب الثاني

فوائد تخير المدعي (الراكب أو مرسل البضاعة)

في التقاضي أمام الجهات الخمس

لاشك أن تمكين اتفاقية مونتريال للمدعي سواء كان راكباً أم مرسل بضاعة من الاختيار بين المحاكم الخمس المختصة يحقق فوائد جمة، أهمها ما يلي:

١ - التسهيل على المدعي في اختيار محكمة التقاضي الأيسر له، ومرد اليسر قد يكون في قرب المحكمة المختصة له، أو في سرعة إجراءات التقاضي أمامها أو غير ذلك.

٢ - أن قانون المحكمة المختصة هو الذي يطبق على المسائل التي سكت عنها الاتفاقية مثل: ماهية الضرر القابل للتعويض^(٢)، وتحديد رابطة السببية، وتنظيم إجراءات الدعوى (م (٤/٣٣) من اتفاقية مونتريال)، وبيان قواعد احتساب مدة سقوط الدعوى (م (٢/٣٥) من اتفاقية مونتريال) وغير ذلك من المسائل، لذا يرى البعض أن تعدد جهات التقاضي في الاتفاقية كان القصد منه هو إتاحة الفرصة أمام المضرورين لاختيار المحكمة الأكثر حماية لمصالحهم^(٣).

(١) مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ٩٩.

(٢) ومن ذلك: خلاف الشراح في تعويض المسافرين عن الضرر النفسي الذي حل به خلال الرحلة، فهناك من يرى أن التعويض يقتصر على الضرر الجسدي فقط، وهناك من يرى شموله للجسدي والنفسي معاً، ومن ذلك أيضاً خلافهم في تعويض المسافرين عن الضرر الأدبي الذي لحقه من جراء تأخير الرحلة، وانظر: القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، ٢٠٣، ٢٢٠.

(٣) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، ٣٠٥، مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ٩٧.

المطلب الثالث

الاختصاص القضائي إذا كانت التذكرة إلكترونية

مشتراة من الموقع الإلكتروني للناقل

إذا كانت التذكرة في عقد نقل المسافرين مشتراة عن طريق أحد مكاتب الناقل أو من وكالة سياحية فتطبق قواعد الاختصاص السالف بيانها، أما إذا كانت التذكرة مشتراة بواسطة الموقع الإلكتروني للناقل على شبكة الإنترنت فإن الاختصاص يختلف باختلاف التذكرة من حيث كونها داخلية أو دولية، وسنناقش كلاً من هاتين الحالتين على النحو الآتي:

الحالة الأولى - الاختصاص القضائي إذا كانت التذكرة مشتراة من الموقع الإلكتروني للناقل لخط سير داخلي:

خلا نظام المرافعات السعودي ونظام التعاملات الإلكترونية^(١) من تحديد الاختصاص المكاني إذا كان العقد إلكترونياً تم إبرامه عن طريق شبكة الإنترنت، وعلى هذا فيستصحب الأصل في تحديد المحكمة المختصة بالنزاع في حال كانت التذكرة إلكترونية، وهو نص المادة السادسة والثلاثين من نظام المرافعات، التي تقرر انعقاد الاختصاص في الدعاوى المتعلقة بالشركات للمحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مركز إدارة الشركة (الناقل) أو المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع الشركة (الناقل) في المسائل المتعلقة بذلك الفرع، ونظراً لأن التذكرة مشتراة عن طريق الإنترنت فأرى أن أي فرع للناقل داخل المملكة تعد المحكمة التي يقع في دائرتها ذلك الفرع مختصة بنظر النزاع؛ لأن في ذلك تحقيقاً لمقصد المنظم في النص السابق وهو التيسير على المدعي، ولأن المسافرين هنا هو الطرف الأضعف في العقد بخلاف الناقل الذي يملك شبكة من الفروع تمكنه من الممثل أمام المحكمة التي يختارها المسافر دون مشقة تذكر عليه، وليسر المبالغ التي يطالب بها المسافر عادة.

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٨ وتاريخ ١٤٢٨/٣/٨هـ.

وأما الاختصاص الولائي فهو منعقد للدوائر التجارية في ديوان المظالم، التي سيؤول عملها - كما سبق أن بينا - إلى المحاكم التجارية وفق نظام القضاء الجديد.

الحالة الثانية - الاختصاص القضائي إذا كانت التذكرة مشترة من الموقع الإلكتروني للناقل لخط سير دولي:

إذا كانت التذكرة إلكترونية دولية فإن المدعي له حق اختيار المحكمة الأصح له من بين الخيارات السابق بيانها في الاختصاص الدولي باستثناء الخيار الثالث الوارد في الاتفاقية، وهو الخيار الذي يعطي للمدعي حق رفع دعواه أمام محكمة المكان الذي يوجد للناقل فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، فإذا كانت التذكرة إلكترونية فإنه يلغى هذا الخيار؛ نظراً لأن العقد لم يبرم في مركز أعمال محدد بل أبرم عن طريق الإنترنت، ويتاح للمدعي في هذه الحالة الخيارات الأربعة الأخرى.

المطلب الرابع

الاختصاص القضائي إذا كان الناقل فعلياً

الناقل الفعلي: هو الناقل المأذون له من قبل الناقل المتعاقد بالقيام بعملية النقل بدلاً منه.

فإذا كان الناقل فعلياً فالمدعي بالخيار في إقامة الدعوى أمام أي محكمة من المحاكم الخمس التي لها اختصاص بالدعوى^(١)، ويضاف إليها محكمة البلد الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله^(٢).

(١) وقد سبق بيانها، وذلك وفقاً للمادة (٣٣) من اتفاقية مونتريال.

(٢) المادة (٤٦) من اتفاقية مونتريال.

وعلى هذا تكون الخيارات أمام المدعي إذا كان الناقل فعلياً أكثر منها في حالة ما لو كان تعاقدته مع الناقل المتعاقد، وهذا التوسع في الخيارات إنما هو امتداد للمسؤولية التضامنية بين الناقل الفعلي والناقل المتعاقد تجاه المدعي^(١).

المطلب الخامس

الاختصاص القضائي إذا كان النقل متتابعاً

النقل المتتابع: (هو النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع)^(٢).

والنقل المتتابع من حيث المسؤولية له حالتان:

- الحالة الأولى: أن يكون الضرر قد لحق بالراكب فأحدث له إصابة أو وفاة، أو كان الضرر الذي لحق به نتج عن تأخير في الرحلة، فهنا يكون الرجوع على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه مسؤولية الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح.

- الحالة الثانية: أن يكون الضرر قد لحق بالأمثلة أو البضائع، أو كان الضرر ناتجاً عن تأخر وصولها، فهنا يحق للراكب أو المرسل أو المرسل إليه الرجوع على أي من الناقلين؛ إذ هم مسؤولون بالتضامن تجاههم^(٣).

وتطبيقاً لذلك فإن المحكمة المختصة في الحالة الأولى هي جميع المحاكم الخمس المنصوص عليها في المادة (٣٣) من الاتفاقية عدا محكمة الناقل الذي

(١) وقد قررت هذا التضامن المادة ١/٤١ من اتفاقية مونتريال ونصها: "الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه في نطاق ممارستهم لوظائفهم تعتبر أيضاً - فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً وامتناعاً من قبل الناقل المتعاقد".

(٢) القانون الجوي، د. محمد فريد العريني، ٣١٠.

(٣) م: ٣٦ من اتفاقية مونتريال.

كان شريكاً في تنفيذ العقد، ولم يقع الحادث أو التأخير خلال فترة نقله، بخلاف الحالة الثانية فإن المدعي بالخيار في رفع الدعوى في أي بلد يوجد فيها المقر الرئيسي لأي من الناقلين.

المطلب السادس

أمثلة تطبيقية على قواعد الاختصاص القضائي الدولي لعقد النقل الجوي

بعد بيان قواعد الاختصاص الدولي السابقة نورد هنا أمثلة تطبيقية على هذه القواعد على النحو الآتي:

المثال الأول: لو أن مسافراً سعودياً مقيماً إقامة دائمة في جدة اشترى تذكرة من دبي من مكتب شركة طيران ماليزية؛ وذلك للسفر من دبي إلى كوالالمبور ومنها إلى جاكرتا، فإذا لحق المسافر أضرار في أثناء الرحلة من دبي إلى جاكرتا فإن المسافر بالخيار في رفع الدعوى في إحدى المحاكم التالية:

١ - المحكمة المختصة في دبي بوصفها محكمة المكان الذي يوجد فيه مركز أعمال للشركة الماليزية وتم فيه إبرام العقد.

٢ - المحكمة المختصة في كوالالمبور بوصفها محكمة المكان الذي يوجد فيه مركز الأعمال الرئيسي للشركة، وفي الوقت نفسه تعد محكمة لمكان الإقامة الدائم للناقل.

٣ - المحكمة المختصة في جاكرتا بوصفها محكمة بلد الوصول.

ولا ينعقد أي اختصاص للمحاكم السعودية؛ لأنها وإن كانت محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب فإن الناقل لا يباشر فيها أي نشاط تجاري.

وفي مثال آخر: لو أن أمريكياً يقيم بصفة رئيسية ودائمة على أرض بلده، اشترى في أثناء وجوده في فرنسا تذكرة سفر للطيران من باريس إلى روما، ثم إلى بانكوك على متن طائرة لشركة إيطالية لها نشاط تجاري في الولايات

المتحدة الأمريكية، فإذا لحق المسافر أضرار في أثناء رحلة الطائرة من روما إلى بانكوك فإن المسافر بالخيار في رفع الدعوى في إحدى المحاكم التالية:

- ١ - المحكمة المختصة في الولايات المتحدة الأمريكية، بوصفها محكمة محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب، كما أن شركة النقل الإيطالية تباشر نشاطها من الولايات المتحدة وإليها من مبان تستأجرها هناك.
 - ٢ - المحكمة المختصة في فرنسا بوصفها محكمة محل إبرام العقد.
 - ٣ - المحكمة المختصة في بانكوك بوصفها محكمة بلد الوصول^(١).
- والقواعد نفسها في الأمثلة السابقة تسري إذا كان العقد عقد نقل بضائع.

المطلب السابع

الاختصاص القضائي في حال وجود شرط التحكيم في عقد النقل الجوي

استثناءً من قواعد الاختصاص أجازت اتفاقية مونتريال في المادة (٣٤) لجوء أطراف عقد نقل البضائع إلى اشتراط التحكيم، وذلك وفق الشروط الآتية:

- ١ - أن يكون عقد التحكيم مكتوباً.
- ٢ - أن تكون مشاركة التحكيم مقصورة على عقد نقل البضائع، وعلى هذا لا يجوز اشتراط التحكيم في عقد نقل الركاب.
- ٣ - أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص القضائي الخمس المنصوص عليها في المادة الثالثة والثلاثين.
- ٤ - أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم أحكام اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م^(٢).

(١) مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ١٠٤.

(٢) المادة (٣٤) من اتفاقية مونتريال.

وعلى هذا، فإن الاختصاص القضائي للمدعي بإقامة دعواه أمام أي من الأقاليم الخمسة المنصوص عليها في الاتفاقية يعد حقاً ثابتاً له حتى وإن كان العقد متضمناً شرط التحكيم.

وعلى الرغم من أن الشرطين الأخيرين يخالفان ما استقرت عليه نظم التحكيم من حرية الأطراف في اختيار مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على الموضوع فإن المتأمل في ذلك يجد مصلحة ظاهرة تغطي على المصلحة المتمثلة بتطبيق إرادة الأطراف، وتتمثل في حفظ حقوق المدعي؛ لأن هناك العديد من شركات الطيران التي تتخذ من شروط التحكيم وسيلة للإفلات من تطبيق أحكام الاتفاقية^(١)، ودرءاً لهذا الاحتمال نرى وجهة ما ذهبت إليه الاتفاقية بهذا الشأن.

(١) مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، ١٠٧.

المبحث الرابع

موقف الفقه الإسلامي من الاختصاص القضائي للنزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي

المطلب الأول

القاضي المختص بنظر الدعوى في الفقه الإسلامي

إذا كان المدعي والمدعى عليه يقيمان في بلد واحد فلا إشكال في تحديد القاضي المختص بنظر النزاع بينهما وهو قاضي البلد الذي يقيمان فيه.

والخلاف بين الفقهاء هو في حالة اختلاف موطن المدعي عن موطن المدعى عليه وكان خلافهم على أقوال، أشهرها ثلاثة هي:

القول الأول: أن القاضي المختص هو قاضي المدعى عليه، وهو القول المفتى به عند الحنفية، وبعض المالكية^(١).

واستدلوا لذلك: بأن الأصل براءة ذمة المدعى عليه، ولذا فهو أولى بعدم الكلفة عليه بالانتقال وتعطيل مصالحه حتى يثبت شغل ذمته أو عداوته.

القول الثاني: أن القاضي المختص هو قاضي المدعي، وإليه ذهب جمهور العلماء من المالكية والشافعية والحنابلة وبعض الحنفية^(٢).

واستدلوا: بأن المدعي هو الذي لا يجبر على الخصومة؛ بحيث إذا تركها ترك شأنه، فهو المنشئ للخصومة فيعطى الخيار إن شاء أقام الدعوى عند قاضي بلده، أو عند قاضي خصمه^(٣).

(١) البحر الرائق، لابن نجيم ١٩٣/٧، التاج والإكليل للمواق ١٥٥/٨، تبصرة الحكام لابن فرحون ٦٧/١.

(٢) البحر الرائق، لابن نجيم ١٩٣/٧، حاشية الدسوقي ١٣٥/٤، أسنى المطالب للأنصاري ٢٨٧/٤، كشف القناع للبهوتي ٢٩٢/٦.

(٣) حاشية الدسوقي ١٣٥/٤.

القول الثالث: أنه لا يشترط في قبول الدعوى محل معين وإنما تنظر الدعوى أمام أي قاضٍ، بصرف النظر عن محل المتداعيين، وذهب إليه بعض الحنفية.

وعملوا: بأنه لا يوجد دليل يحدد ذلك، فيبقى الأمر على إطلاقه دون تحديد قاضٍ معين والإلزام به^{(١)(٢)}.

والذي يظهر لي أن الاختصاص القضائي يحدده ولي الأمر بما يراه متفقاً مع المصلحة، والقاعدة الفقهية تقرر أن (تصرف الإمام على الرعية منوط بالمصلحة)^(٣).

وفي ذلك يقول شيخ الإسلام ابن تيمية: "عموم الولايات وخصوصها وما يستفيدة المتولي بالولاية يتلقى من الألفاظ والأحوال والعرف، وليس لذلك حد في الشرع، فقد يدخل في ولاية القضاء في بعض الأمكنة والأزمنة ما يدخل في ولاية الحرب في مكانٍ وزمانٍ آخر وبالعكس"^(٤).

ويقول الشيخ محمد نعيم ياسين: "إن مسألة الاختصاص مسألة اجتهادية ليس فيها نص يُستأنس به، وسبب ذلك أن تخصيص القضاء بالمكان والزمان والنوع مسألة حادثة في الأزمان المتأخرة"^(٥).

ولذا فإن القواعد العامة للشرعية، التي تصبو إلى تحقيق العدل والإنصاف للمضرور هي الحاكمة هنا.

(١) البحر الرائق ٦ / ٢٨٠.

(٢) وينظر في بسط هذه الأقوال وأدلتها: نظرية الدعوى بين الشريعة الإسلامية وقانون المرافعات، محمد نعيم ياسين، ٢١٤، الاختصاص القضائي في الفقه الإسلامي، ناصر الغامدي، ٤١٨.

(٣) الأشباه والنظائر لابن نجيم، ١٢٣.

(٤) الحسبة في الإسلام، شيخ الإسلام ابن تيمية، ٨.

(٥) نظرية الدعوى، محمد نعيم ياسين، ٢٢١.

وعلى هذا، فإن الفقه الإسلامي يتسع لقبول ما ذهبت إليه اتفاقية مونتريال من تخيير المدعي في إقامة دعواه في أي من المحاكم الخمس؛ إذ إن هذا فيه إرفاق به وتيسير يتفق وكون عقد النقل يعد بالنسبة له عقداً دولياً يتعسر على المدعي فيه الانتقال إلى بلد الناقل لرفع الدعوى عليه، إذ غالباً ما يكون الراكب أو مرسل البضاعة هما الطرف الأضعف في العقد، بخلاف الناقل الذي غالباً ما يكون له شبكة من الفروع والوكلاء بحيث يستطيع المثل أمام المحكمة المختارة من قبل المدعي دون مشقة تذكر، ولذا لا يوجد ما يمنع شرعاً من تعدد الاختصاص هنا، غير أن السؤال الذي يرد هو أن المحاكم المختصة في الاتفاقية قد تكون في دولة لا تطبق أحكام الشريعة الإسلامية، فهل يجوز للمدعي المسلم اللجوء إلى هذه المحاكم؟ وجواب ذلك هو ما سنفصله في المطلب التالي:

المطلب الثاني

التحاكم إلى محاكم دولة غير إسلامية في دعاوى عقد النقل الجوي الدولي

عند النظر في أحكام الاختصاص القضائي في اتفاقية مونتريال نجد أنها جعلت الخيار للمدعي المضرور سواء كان ناقلاً أم راكباً أم مرسلأً إليه في إقامة دعواه في بلد الوصول أو في بلد الناقل أو في البلد الذي يوجد فيه مقر نشاطه الرئيسي أو في بلد إبرام العقد أو في بلد المدعي في حالات خاصة، وقد يكون المدعي مسلماً ويختار رفع الدعوى في بلد غير إسلامي نظراً لإقامة المدعي هناك أو لأن إجراءات التقاضي في ذلك البلد أيسر وأسرع منها في البلد الذي توجد فيه محكمة شرعية ذات اختصاص، والحكم في هذه المسألة فيه تفصيل على النحو الآتي:

إن الأصل في المسلم هو لجوءه في خصوماته إلى أحكام الشريعة عن طريق محكمة شرعية امتثالاً لقوله تعالى: ﴿فَإِنْ نُنْزِعُكُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا﴾ (٥٩)، وقوله تعالى: ﴿وَمَا أَخْلَفْتُمْ فِيهِ مِنْ شَيْءٍ فَحُكْمُهُ إِلَى اللَّهِ﴾ (٦٠)، وعلى هذا إذا وجد من ضمن خيارات الاختصاص الخمسة المتاحة للمدعي في اتفاقية مونتريال محكمة إسلامية مختصة ولم يكن في الترافع أمامها حرج عليه وجب عليه اللجوء إلى هذه المحكمة لرفع دعواه أمامها، أما إن كان في المثل أمامها حرج عليه كبطء إجراءات التقاضي، ومن ثم عدم سرعة الوصول إلى الحق، أو كان مقيماً في بلد غير إسلامي والانتقال للمثل أمام محكمة مختصة في بلد إسلامي فيه حرج عليه فهنا نفرق بين حالتين:

الحالة الأولى: إن كان ما يطالب به المدعي مما تقره الشريعة أو لا يتعارض مع القواعد العامة في الشريعة - كما هو الحال في معظم أحكام اتفاقية مونتريال - فلا حرج والحالة هذه أن يتقدم المدعي بدعواه أمام محكمة ذلك البلد غير المسلم (٦١)، وذلك لأمرين:

الأول: أن ذلك يتفق مع قواعد الشريعة ومقاصدها الهادفة إلى تحقيق العدل (٦٢)، وإزالة الضرر، ورفع الحرج، ومن القواعد المقررة في ذلك قاعدة (الضرر يزال) (٦٣)، وقاعدة (المشقة تجلب التيسير) (٦٤).

(١) سورة النساء، الآية: (٥٩).

(٢) سورة الشورى، الآية: (١٠).

(٣) وممن ذهب إلى ذلك من المعاصرين: الشيخ محمد بن صالح العثيمين، الشرح الممتع ٢٣٨/٩، والشيخ سليمان بن عبدالله الماجد، موقع الإسلام اليوم على شبكة الإنترنت، قسم الفتاوى.

(٤) الموافقات للشاطبي ٤٨/٣.

(٥) الأشباه والنظائر لابن نجيم، ٨٥.

(٦) المنثور للزركشي ١٦٩/٣.

الثاني: إن المدعي إذا امتثل إلى محكمة غير إسلامية فإنما يأخذ حقه الذي تقره الشريعة فقط؛ لأن من أحكامهم ما هو متفق مع الشرع، وفي ذلك يقول ابن القيم: "السياسة نوعان: سياسة ظالمة فالشريعة تحرمها، وسياسة عادلة تخرج الحق من الظالم الفاجر فهي من الشريعة علمها من علمها وجهلها من جهلها" (١).

وإذا كان المدعي يعلم بأن المحكمة الأجنبية ستحكم له بأكثر مما يستحق فعليه عند التنفيذ ألا يأخذ إلا ما يستحقه فقط.

الحالة الثانية: أن تكون مطالبة المدعي أمام محكمة غير إسلامية في أمر لا تقره الشريعة، فهنا لا يجوز التحاكم أمام هذه المحكمة.

(١) الطرق الحكيمة لابن القيم، ٥.

الخاتمة

أحمد الله - سبحانه وتعالى - الذي يسّر لي إتمام هذا البحث، وأذكر في نهايته أهم النتائج التي توصلت إليها، وهي ما يلي:

- أن عقد النقل الجوي يعد عملاً تجارياً، ومن ثم فإن الاختصاص الولائي لعقد النقل الجوي الداخلي منعقد للدوائر التجارية في ديوان المظالم، التي سينتقل اختصاصها إلى المحاكم التجارية بموجب نظام القضاء الجديد، وأما الاختصاص المكاني فإن المدعي مخير فيه بين إقامة الدعوى في المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مركز إدارة الناقل، أو إقامتها في المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع للناقل.

- الأصل في المنازعات المتعلقة بعقد نقل جوي دولي هو تطبيق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م إذا كان طرفا النزاع من دولتين موقعتين على الاتفاقية، فإن لم يكونا كذلك تطبق أحكام اتفاقية وارسو المبرمة عام ١٩٢٩م وتعديلاتها.

- إذا كان عقد النقل الجوي دولياً فإن الاختصاص القضائي منعقد لمحاكم دول عدة، والمدعي بالخيار في إقامة دعواه أمام أي منها، وهذه المحاكم هي:

- ١ - محكمة محل إقامة الناقل.
- ٢ - محكمة المركز الرئيسي لأعمال الناقل.
- ٣ - محكمة المكان الذي يوجد للناقل فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد.
- ٤ - محكمة بلد الوصول.
- ٥ - محكمة محل الإقامة الرئيس والدائم للراكب، وذلك خاص بالدعوى المتعلقة بالضرر الناجم عن حوادث الوفاة أو الإصابة.

- من أبرز فوائد تختيار المدعي في اختيار المحكمة المختصة: التسهيل عليه في اختيار المحكمة الأيسر له إما لقربها له أو لسرعة إجراءات التقاضي فيها، أو غير ذلك مما فيه مصلحة للمدعي.
- إذا كانت التذكرة مشتراة من موقع الناقل على شبكة الإنترنت لرحلة داخلية فإن المدعي مخير بين إقامة الدعوى في المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها مركز إدارة الناقل، أو المحكمة التي يقع في نطاق اختصاصها فرع للشركة، وأما إذا كانت الرحلة دولية فالمدعي له حق اختيار المحكمة الأصلح له من بين الخيارات الخمسة الواردة في اتفاقية مونتريال باستثناء الخيار الثالث، وقد رجحنا هنا أن يفعل ذلك الخيار جزئياً بحيث يحق للمسافر أن يرفع دعواه في البلد الذي يقيم فيه إذا توافر فيه مركز نشاط فرعي للناقل، وإلا ففي أقرب دولة له يتوافر فيها فرع للناقل، ومسوغ ذلك: التيسير على المدعي بوصفه الطرف الأضعف في العقد.
- إذا كان الناقل فعلياً فإن الدعوى تقام أمام أي من المحاكم الخمس التي يختارها المدعي، ويضاف إليها محكمة البلد الذي يوجد فيه مقر إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.
- إذا كان النقل متتابعاً وكان الضرر لاحقاً بالراكب فأحدث له إصابة أو وفاة أو كان الضرر الذي لحق به نتج عن تأخير الرحلة فإن المدعي يرجع على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير خلال فترة نقله.
- إذا كان النقل متتابعاً ولحق الضرر بالأمثلة أو البضاعة أو كان الضرر ناتجاً عن تأخر وصولها فإن الناقلين المتتابعين مسؤولون بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.
- يعد الاختصاص القضائي للمدعي بإقامة دعواه أمام أي من الأقاليم الخمسة المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال حقاً ثابتاً له حتى وإن كان عقد النقل الجوي متضمناً شرط التحكيم.
- يتفق الفقه الإسلامي مع ما ذهب إليه اتفاقية مونتريال من تختيار المدعي

في رفع دعواه أمام أي من المحاكم الخمس المختصة، ووجه الاتفاق أن مسألة الاختصاص القضائي في الفقه الإسلامي مسألة اجتهادية تحكمها القواعد العامة للشريعة التي تصبو إلى تحقيق العدل وإنصاف المضرور.

— الأصل في المسلم لجوءه في خصوماته إلى محكمة شرعية، فإن شق عليه ذلك أو أدى إلى وقوعه في حرج فإن له المثل أمام محكمة غير إسلامية بشرط أن تكون مطالبته بشيء تقره الشريعة، أما إن كانت مطالبته بشيء لا تقره الشريعة فلا يجوز له التحاكم أمام تلك المحكمة.

المصادر والمراجع

أولاً - كتب الفقه الإسلامي وأصوله:

- (١) الاختصاص القضائي في الفقه الإسلامي مع بيان التطبيق الجاري في المملكة العربية السعودية، د. ناصر بن محمد الغامدي، مكتبة الرشد، الرياض، ط١، ١٤٢٠هـ.
- (٢) أسنى المطالب في شرح روض الطالب، زكريا الأنصاري، دار الكتب العلمية، بيروت، ط١، ١٤٢٢هـ.
- (٣) الأشباه والنظائر على مذهب أبي حنيفة النعمان، زين العابدين بن إبراهيم بن نجيم، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٤٠٠هـ.
- (٤) الأشباه والنظائر، زين الدين بن إبراهيم بن نجيم، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٤٠٤هـ.
- (٥) البحر الرائق شرح كنز الدقائق، زين الدين بن إبراهيم بن نجيم الحنفي، الناشر: دار الكتاب الإسلامي.
- (٦) التاج والإكليل لمختصر خليل، محمد بن يوسف العبدري (المواق)، دار الكتب العلمية.
- (٧) تبصرة الحكام في أصول الأقضية ومناهج الأحكام، إبراهيم بن محمد بن فرحون اليعمرى المالكي، مصور من الطبعة الأولى، عام ١٣٠١هـ، الناشر: دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٨) حاشية الدسوقي على الشرح الكبير، محمد بن أحمد بن عرفة الدسوقي، دار إحياء الكتب العربية.
- (٩) الحسبة في الإسلام، تقي الدين أحمد بن عبد السلام بن عبد الحليم ابن تيمية، دار الكتاب العربي.

- (١٠) الشرح الممتع على زاد المستقنع، محمد بن صالح العثيمين، المكتبة التوفيقية، القاهرة.
- (١١) الطرق الحكمية في السياسة الشرعية، محمد بن أبي بكر أيوب الزرعي، مطبعة المدني، القاهرة.
- (١٢) كشف القناع عن متن الإقناع، منصور بن يونس البهوتي، دار الكتب العلمية.
- (١٣) المنثور في القواعد، محمد بن بهادر بن عبد الله الزركشي، وزارة الأوقاف والشئون الإسلامية، الكويت، ط ٢، ١٤٠٥هـ.
- (١٤) الموافقات في أصول الشريعة، إبراهيم بن موسى اللخمي الشاطبي، دار المعرفة، بيروت.
- (١٥) نظرية الدعوى بين الشريعة الإسلامية وقانون المرافعات المدنية والتجارية، محمد نعيم ياسين، دار عالم الكتب، الرياض، ١٤٢٣هـ.

ثانياً - كتب القانون:

- (١) الاختصاص القضائي للمحاكم العادية في قانون المرافعات، محمود السيد التحيوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠١م.
- (٢) تنازع القوانين، المبادئ العامة والحلول الوضعية في القانون الأردني، حسن الهداوي، دار الثقافة، الأردن، ط ٢٠٠٥م.
- (٣) التنظيم القضائي في المغرب، الطيب الفصايلي، البديع للنشر، مراكش، ط ٢، ٢٠٠٢م.
- (٤) التنظيم القضائي في المملكة العربية السعودية، سعود بن سعد آل دريب، مطابع حنيفة، الرياض، ط ١، ١٤٠٣هـ.
- (٥) شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، عباس العبودي، دار الثقافة، الأردن.
- (٦) عقد النقل الجوي، عدلي أمير خالد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦م.

- (٧) القانون التجاري السعودي، محمد حسن الجبر، الدار الوطنية الجديدة للنشر والتوزيع، الخبر، السعودية، ط٣، ١٤١٤هـ.
- (٨) القانون الجوي، محمد فريد العريني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤م.
- (٩) قانون الطيران المدني طبقاً للقانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١م، فايز نعيم رضوان، أكاديمية شرطة دبي، ط٣، ٢٠٠٤م.
- (١٠) القانون الجوي، محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥م.
- (١١) قانون المرافعات المدنية والتجارية، أحمد هندي، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر.
- (١٢) قواعد الاختصاص القضائي في ضوء القضاء والفقه، عبد الحميد الشواربي، الناشر: منشأة المعارف بالإسكندرية.
- (١٣) المسؤولية الإلكترونية: محمد حسين منصور، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣م.
- (١٤) مسؤولية الناقل الجوي، هشام فضلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٥م.
- (١٥) الوجيز في شرح النظام التجاري السعودي، سعيد يحيى، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية.

ثالثاً - القوانين والأنظمة والاتفاقيات:

- (١) اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة عام ١٩٩٩م.
- (٢) اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي عام ١٩٢٩م وتعديلاتها.
- (٣) قانون التجارة المصري لعام ١٩٩٩م.

-
- (٤) قانون المرافعات المدنية والتجارية المصري، لعام ١٩٦٨ م.
- (٥) قانون المعاملات التجارية الإماراتي لعام ١٩٩٣ م.
- (٦) نظام التعاملات الإلكترونية السعودي، الصادر بتاريخ ١٤٢٨/٣/٨ هـ.
- (٧) نظام الطيران المدني السعودي الصادر بتاريخ ١٤٢٦/٧/١٨ هـ.
- (٨) نظام القضاء ونظام ديوان المظالم، الصادران بتاريخ ١٤٢٨/٩/١٩ هـ.
- (٩) نظام المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية، الصادر بتاريخ ١٣٨٥/٧/١٨ هـ.
- (١٠) نظام المحكمة التجارية السعودي، الصادر بتاريخ ١٣٥٠/١/١٥ هـ.
- (١١) نظام المرافعات الشرعية السعودي، الصادر بتاريخ ١٤٢١/٥/٢٠ هـ.

كتب اللغة:

- (١) ترتيب القاموس المحيط للفيروز آبادي، ترتيب الطاهر الزاوي، عيسى البابي الحلبي وشركاه، القاهرة.
- (٢) لسان العرب، محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري، دار صادر، بيروت، ط ١.