

## محاضرات القانون الجوي المحاضرة السابعة عدم سريان أحكام الاتفاقيات الدولية

لا تسري أحكام اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ على بعض حالات النقل على الرغم من توافر شروط تطبيقها، وإنما تسري بشأنها أحكام القانون الوطني أو القانون الواجب التطبيق بمقتضى قاعدة الإسناد، وقد ألغت اتفاقية مونتريال بعض تلك الحالات وأصبحت من الحالات التي تطبق بشأنها أحكام هذه الاتفاقية. وتتمثل هذه الحالات بعمليات النقل الجوي الذي تقوم به الدولة أو الذي يتم لحساب السلطات العسكرية في الدولة (مبحث أول)، وعمليات النقل الجوي للرسائل والطرود البريدية (مبحث ثانٍ)، وعمليات النقل الجوي الدولي الذي يتم على سبيل التجربة (مبحث ثالث)، وأخيراً عمليات النقل الجوي الدولي الذي يتم في ظروف غير عادية (مبحث رابع) .

### المبحث الأول: عمليات النقل الجوي الذي تقوم به الدولة أو النقل لحساب السلطات العسكرية في الدولة

إذا كانت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ قد قررت بسريان أحكامها على عمليات النقل التي تقوم بها الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة، إلا أن البروتوكول الإضافي الملحق بالاتفاقية . الذي تم التوقيع عليه في الوقت ذاته الذي وقعت به الاتفاقية . أشار إلى أنه للأطراف السامية المتعاقدة أن تحتفظ بالحق في الإعلان عند التصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها على عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على عمليات النقل الجوي الذي تتولاه الدولة مباشرة أو مستعمراتها أو محمياتها أو الأقاليم الواقعة تحت انتدابها، أو أي إقليم آخر يقع تحت سيادتها أو إماراتها أو سلطاتها. وبمقتضى هذا النص فقد تم استبعاد أعمال النقل الذي تتولاه الدولة مباشرة بنفسها. أما التي يتولاهها أحد أشخاص القانون العام لحساب الدولة، أو الذي تباشره شركات النقل الوطنية لحساب الدولة فلا تدخل ضمن الاستثناء المتقدم، ذلك لأن النص المتقدم استثنى عمليات النقل التي تتولاهها الدولة بنفسها فحسب، وهذا الاستثناء لا يجوز التوسع فيه أو القياس عليه<sup>(١)</sup>.

أما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد قررت في المادة (٢ ف ١) بسريان أحكامها " على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى الخاضعة للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة الأولى من الاتفاقية " .

إلا أن المادة (٥٧) من الاتفاقية المذكورة أشارت إلى أنه " يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار يوجه إلى جهة الإيداع إن هذه الاتفاقية لا تسري على:

(١) في تفصيل ذلك يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٢.

أ- النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة .

ب- و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها " .

ويتضح من النص المتقدم أن اتفاقية مونتريال قد توسعت في الاستثناء الذي كانت تقره

اتفاقية وارشو والبروتوكولات المكملة وقررت الاستثناءين الآتيين :

**أولاً: النقل الذي تقوم به الدولة بنفسها**

لا تسري اتفاقية مونتريال على هذا النقل بشروط معينة تتمثل بما يأتي :

١- قيام الدولة بتوجيه إخطار إلى المنظمة الدولية للطيران المدني تعلن فيه رغبتها باستبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية على عمليات النقل المذكورة .

٢- أن تتولى الدولة مباشرة هذا النقل، ومن ثم فإنَّ عمليات النقل الذي تقوم به الأشخاص المعنوية العامة أو شركات النقل الوطنية لحساب الدولة لا تدخل ضمن الاستثناء المتقدم.

٣- أن يكون النقل متعلقاً بأداء الدولة لوظائفها ومهامها بوصفها صاحبة سيادة .

**ثانياً: النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية في الدولة**

لا تطبق اتفاقية مونتريال على النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية في الدولة بالشروط الآتية :

١- قيام الدولة بتوجيه إخطار إلى سلطة الإيداع المتمثلة بالمنظمة الدولية للطيران المدني برغبتها باستبعاد تطبيق هذا النوع من النقل من أحكام الاتفاقية .

٢- أن يتم النقل على طائرة مسجلة في الدولة تحمل جنسيتها أو مستأجرة من قبلها.

٣- أن يكون النقل قد تم لحساب السلطات العسكرية في الدولة وتم حجز كامل الحمولة بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها<sup>(٢)</sup>.

**المبحث الثاني: عمليات النقل الجوي للرسائل أو الطرود البريدية**

نصت الفقرة (٢) من المادة (٢) من اتفاقية وارشو على أن " لا تسري أحكام هذه المعاهدة على النقل الذي يجري في ظل اتفاقيات دولية للبريد " . إلا أن بروتوكول لاهاي استبدل هذا النص بالنص الآتي " تلغى الفقرة الثانية من المادة الثانية وتستبدل بالنص الآتي " لا تسري هذه المعاهدة على نقل الرسائل والطرود البريدية " . والعلة في هذا الاستثناء تتمثل

(٢) في تفصيل هذه الاستثناءات يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥.

يكون أن هذا النوع من النقل يخضع للاتفاقية الدولية للبريد الموقعة في القاهرة في ١٩٢٤/٣/٢٠، والقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد التي تُعدُّ إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة (٣) .

وقد أٌبقت اتفاقية مونتريال على هذا الاستثناء وقررت في الفقرة (٢) من المادة (٢) على أن " عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولاً فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقاً للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد ". وكذلك أشارت الفقرة (٢) من هذه المادة على أن " لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية " .

### المبحث الثالث: النقل الجوي الذي يتم على سبيل التجربة

قررت المادة (٣٤) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ بأنه " لا تسري هذه المعاهدة على عمليات النقل الجوي الدولية التي تتولاها مؤسسات الملاحة الجوية على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحية جديدة " .

ومما تقدّم، يتضح بأن اتفاقية وارشو قد استتنتت النقل المتقدم ذكره من الخضوع لأحكامها وذلك بسبب الظروف التي كانت سائدة وقت وضع الاتفاقية المذكورة إذا كان افتتاح خطوط جديدة يمثل أمراً بالغ الصعوبة نظراً لندرة المنشآت الأرضية من مطارات أو محطات للأرصاء الجوية آنذاك. وكان افتتاح خطوط جديدة يتطلب العديد من الرحلات التجريبية والفنية<sup>(٤)</sup>. فضلاً عن أن صناعة الطائرات في تلك المرحلة كانت في مهدها، وكان اكتشاف خطوط جوية جديدة أمر محفوف بالمخاطر، ولذا تم استثناء هذا النوع من النقل تشجيعاً لاكتشاف خطوط جديدة<sup>(٥)</sup> .

ونظراً لتعلق هذا الاستثناء بالظروف التاريخية التي كانت سائدة وقت وضع اتفاقية وارشو، وزوال هذه الظروف بفعل التقدم الكبير الذي حصل في ميدان النقل الجوي الدولي، إذ أصبحت معظم الخطوط الجوية معروفة أو يسهل الاهتداء إليها من دون التعرض للمخاطر التي كانت تصاحب إنشاء هذه الخطوط وقت وضع هذه الاتفاقية، ولذا قرر بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ بإلغاء هذا الاستثناء لزوال مسوغات إقراره، ومن ثم أصبح هذا النوع من النقل خاضعاً لأحكام الاتفاقية .

(٣) تأسس هذا الاتحاد في عام ١٩٤٧ ومقره في مدينة (برن) السويسرية، ويقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) بتنظيم نقل الطرود والرسائل البريدية. يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٤.

(٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٥.

(٥) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٨.

## المبحث الرابع : النقل الجوي الدولي في ظروف غير عادية

قررت اتفاقية وارشو في المادة (٣٤) بأنه " لا تسري أحكام الاتفاقية على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي " . ولعلّ أولى الملاحظات التي ينبغي تسجيلها على هذا النص أنه لم يحدد المقصود بالعمليات المذكورة، إلا أنه يمكن القول بأن هذه العمليات تتمثل بتلك التي لا تتماثل مع طبيعة النشاط الذي يقوم به الناقل في ظل الظروف المعتادة، والتي تنصب على نقل الأشخاص وأمتعتهم والبضائع والأشياء، ويتم تنفيذها في ظروف بعيدة عن الظروف العادية التي تنفذ بها عمليات النقل المعتادة .

وقد ساق البعض من الفقه العديد من الأمثلة على العمليات المذكورة، ومنها عمليات النقل التي تتم على سبيل الأبحاث العلمية، أو التي تهدف إلى إنقاذ السفن والطائرات التي يتهددها خطر ما (١) أو عمليات النقل التي تتم في ظروف خارجة عن الاستغلال الجوي المعتاد للطائرة، كأن توضع طائرة ما تحت تصرف شخص ما بقصد إنجاز بعض أعماله ويقصد السياحة (٧) .

وقد سَوَّغ البعض من الفقه هذا الاستثناء بالرغبة في تخفيف مسؤولية الناقل وهو يباشر النقل في ظروف غير مألوفة وتصطبغ بالصبغة الاستثنائية، ويواجه فيها مخاطر لا يمكن معها إخضاعها لأحكام المسؤولية المشددة التي تتضمنها الاتفاقية (٨)، ويكون بوسع الناقل أن ينظم علاقته بالراكب أو المرسل بشروط خاصة لا تخضع لأحكام الاتفاقية وذلك لما يصاحب عملية النقل الجوي من مصاعب أو مخاطر (٩) .

إلا أن بروتوكول لاهاي ألغى نص المادة (٣٤) من اتفاقية وارشو المتقدم ذكرها وقرر في المادة (١٦) بأنه " لا تطبق أحكام المواد من (٣-٩) المتعلقة بمستندات النقل على عمليات النقل التي تتم في ظروف غير عادية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي "، ومن ثمّ أصبحت هذه العمليات تخضع لأحكام اتفاقية وارشو، إلا أنّ الناقل يعفى من تقديم مستندات النقل المطلوبة وفقاً للاتفاقية. وكررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الحكم ذاته، إذ أخضعت عمليات النقل المذكورة إلى أحكامها مع إعفاء الناقل من تقديم المستندات المقررة بموجب المواد (٣-٨) وذلك بسبب طبيعة الظروف التي يتم بها تنفيذ هذا النقل، إذ ليس من المنطق مطالبة الناقل بمثل هذه المستندات في ظل الظروف التي يقوم بها بإنقاذ طائرة أو سفينة يتهددها خطر ما (١٠) .

(٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤٦ .

(٧) المصدر نفسه، ص ٢٤٦ .

(٨) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٣٠ .

(٩) الدكتور أحمد بن إبراهيم الشيخ، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٩ .

(١٠) المصدر نفسه، ص ١٧١ .