MESR
منار الشرق للدراسات والأبحاث
Manar Elsharq for Studies & Research

مجلة الشرق الأوسط
للدراسات القانونية والفقهية

عقد النقل الجوي للركاب " مقارنه بين القانون القطري والاتفاقيات الدولية "

علي بهاء الدين احمد المراغي

برنامج الماجستير في القانون الخاص – كلية القانون – جامعة قطر

مقرر دراسات متقدمة في القانون التجاري

استلام البحث: 20/05/2024	مراجعة البحث: 10/07/2024	قبول البحث: 06/08/2024

الملخص:

لقد تناولت الدراسة التطور المجتمعي والعلمي الذي أدى بالإنسان إلى رغبته في استغلال كل مقدرات الحياة وبما فيها استغلال الفضاء الجوي فقد بادرت الدول في استغلال الجسور الجوية في تطوير المبادلات الاقتصادية والتجارية بين الدول وقد بلورت هذه الرغبة أهمية الطيران في نقل البضائع والأشخاص لما تتميز به الطائرات من سرعة تميزها عن باقي الوسائل الأخرى في النقل وأن النقل مهما كان نوعه كان لابد أن يحاط بأداة قانونية تنظمه وتنظم العلاقة القانونية بين أطرافه وهذه الأداة هي عقد النقل وكانت الخطوات الاولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل وكانت هي مبادرة فرنسية من الرئيس بو انكاريه عام 1924 وفي ذاك الحين قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا وقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعا وانتهت الدراسات إلى إبرام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولي في 21 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933 ثم تلتها اتفاقية روما لعام 1933 التي اختصت بتنظيم مركز الطائرة بوصفها أداة للملاحة الجوية ، ثم اتفاقية شيكاغو لعام 1944 والتي تناولت تنظيم الملاحة الجوية الدولية وتبعتها اتفاقية جنيف لعام 1948 واتفاقية لاهاي 1955 التي اختصت بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1963 هذا بالإضافة إلى اتفاقية مونتريال لعام 1971 التي تضمنت بسط الحماية الجنائية لسلامة الطيران المدني وقد خلص الباحث الي عدة نتائج ومنها " لقد قدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعا وانتهت الدراسات إلى ابرام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولي في 21 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933 ، كما ان دولة قطر شهدت تطورا كبيرا في سن التشريعات المتعلقة بالطيران المدني منذ خمسينات القرن الماضي لقد اصدرت قانون الطيران المدني رقم 15 لسنة 2002 والذي عدل بموجب قانون رقم 21 لسنة 2008 وقانون رقم 3 لسنة

الكلمات المفتاحية: عقد النقل الجوي للركاب، الاتفاقيات الدولية ، قواعد مسؤوليه الناقل الجوي للركاب

Abstract

The study dealt with the societal and scientific development that led man to desire to exploit all the capabilities of life, including the exploitation of airspace. Countries took the initiative to exploit air bridges in developing economic and commercial exchanges between countries. This desire crystallized the importance of aviation in transporting goods and people, as airplanes are characterized by speed that distinguishes them from other means of transportation. Transportation, whatever its type, had to be surrounded by a legal instrument that regulates it and regulates the legal relationship between its parties. This instrument is the

CC BY

transportation contract. The first steps to conclude an international agreement that unifies the rules of air liability for transportation were a French initiative by President Poincaré in 1924. At that time, he presented to the French Parliament a draft of the internal air law for France. France presented a draft to the international conference held for this purpose in 1925. The studies ended with the conclusion of the Warsaw Convention for International Air Transport on October 21, 1929. It entered into force on February 13, 1933. It was followed by the Rome Convention of 1933, which specialized in organizing the status of the aircraft as a tool for air navigation, then the Chicago Convention of 1933. 1944, which dealt with the organization of international air navigation, followed by the Geneva Convention of 1948 and the Hague Convention of 1955, which concerned the unification of some rules of international air transport, which entered into force in 1963, in addition to the Montreal Convention of 1971, which included extending criminal protection for the safety of civil aviation. The researcher reached several conclusions, including: “France presented a draft to the international conference held for this purpose in 1925, and the studies ended with the conclusion of the Warsaw Convention for International Air Transport on October 21, 1929, and it entered into force on February 13, 1933. The State of Qatar has also witnessed a significant development in the enactment of legislation related to civil aviation since the fifties of the last century. It issued Civil Aviation Law No. 15 of 2002, which was amended by Law No. 21 of 2008 and Law No. 3 of 2011

Keywords: contract for the carriage of passengers by air, international agreements, rules of responsibility of the air carrier for passengers

المقدمة:

قال تعالى " "أولَمْ يَرَوْا إلى الطَّيْرِ فَوْقَهُمْ صَافَّاتٍ وَيَقْبِضْنَ مَا يُمْسِكُهُنَّ إِلَّا الرَّحْمَنُ إِنَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ بَصِيرٌ" "

أن التطور المجتمعي والعلمي الذي أدى بالانسان إلى رغبته في استغلال كل مقدرات الحياة وبما فيها استغلال الفضاء الجوي فقد بادرت الدول في استغلال الجسور الجوية في تطوير المبادلات الاقتصادية والتجارية بين الدول وقد بلورت هذه الرغبة أهمية الطيران في نقل البضائع والأشخاص لما تتميز به الطائرات من سرعة تميزها عن باقي الوسائل الأخرى في النقل وأن النقل مهما كان نوعه كان لابد أن يحاط بأداة قانونية تنظمه وتنظم العلاقة القانونية بين أطرافه وهذه الأداة هي عقد النقل ، وعليه للنقل الجوي أهمية كبيرة جدا في نقل الأشخاص من وإلى وجهاتهم كما يساعد النقل الجوي إلى ازدهار التجارة والالتقاء بين الدول ولا يتوقف استخدام الطائرات عند حد التبادل التجاري والاقتصادي بل استخدم في مجالات عديدة مثل المجالات العسكرية والاستكشافية وعليه لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية ووضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي وكانت الخطوات الاولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل وكانت هي مبادرة فرنسية من الرئيس بو انكاريه عام 1924 وفي ذاك الحين قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا وقدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعا وانتهت الدراسات إلى إبرام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولي في 21 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933 ثم تلتها اتفاقية روما لعام 1933 التي اختصت بتنظيم مركز الطائرة بوصفها أداة للملاحة

CC BY

الجوية ، ثم اتفاقية شيكاغو لعام 1944 والتي تناولت تنظيم الملاحة الجوية الدولية وتبعتها اتفاقية جنيف لعام 1948 واتفاقية لاهاي 1955 التي اختصت بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1963 هذا بالإضافة إلى اتفاقية مونتريال لعام 1971 التي تضمنت بسط الحماية الجنائية لسلامة الطيران المدني ، وعلى هذا الأساس بين النقل الجوي أهميته الا أن عقد النقل الجوي كغيره من العقود يلقي على طرفية مسؤوليات وواجبات ويترتب على الاخلال بها تحمل تبعة ذلك ، ولقد شهدت دولة قطر تطورا كبيرا في سن التشريعات المتعلقة بالطيران المدني منذ خمسينات القرن الماض قانون الطيران المدني رقم 15 لسنة 2002 والذي عدل بموجب قانون رقم 21 لسنة 2008 وقانون رقم 3 لسنة 2011 والقانون رقم 15 لسنة 2018 والذي بموجبه ألغي قانون رقم 3 لسنة 1974 بشأن إجراءات التحقيق في حوادث الطيران ، كما يمكن القول بأن دولة قطر قد قطعت شوطا كبيرا في التطور القانوني في مجال الطيران المدني حيث وصلت إلى مشارف تقدمت بها على سائر دول الشرق الأوسط فمثلا أصدرت المبادئ التوجيهية للأمن السيبراني في مجال الطيران المدني سنه 2019 وعليه أصبحت دولة قطر من اوائل الدول العربية في الشرق الأوسط التي تصدر هذه المبادئ وتعتمدها دوليا، وعلى هذا الأساس سنبين فيما يلي الأحكام الناظمة لعقد النقل الجوي للركاب بين القانون القطري والاتفاقيات الدولية ذات الشأن

أهمية الدراسة

تتجلى أهمية الدراسة في النظر في مدي اهميه النقل الدولي الجوي للركاب كأداة رئيسية في النقل لمسافات كبيرة في زمن قياسي موفر للوقت والجهد على الأشخاص، كما للنقل الجوي من دور حيوي في الحياة اليومية

ومن الأسباب التي استدعتنا لاختيار هذا الموضوع

هو الحاجة الملحة لدراسة عقد النقل الجوي والأحكام الناظمة له وإلقاء الضوء على القوانين و الأنظمة في مجال عقد النقل الجوي

أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى توضيح مفهوم عقد النقل الجوي وطبيعته القانونية وخصائص عقد النقل الجوي في القانون القطري

إشكالية الدراسة

أن عقد النقل الجوي كغيره من العقود يلقي على عاتق طرفيه ثلة من الالتزامات التي يجب على كل منهما الوفاء بها تجاه الأخر ويترتب على الإخلال بها تبعة ذلك الإخلال ولما كانت الأنظمة التي تحكم مسؤوليه الناقل الجوي تختلف من حيث الأساس الناظم لها وطبيعتها و أركانها في القوانين الداخلية لمختلف الدول

لذلك كان لزاما على الباحث أن يقف على الأساس الناظم لهذه المسؤولية في القانون القطري ومدي موائمة القانون القطري مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة

ومن الدراسات السابقة التي عززت الإجابة على إشكاليات الدراسة ما يلي

ماجد بن زيد (2021) ، عقد النقل الجوي مفهومه وطبيعته القانونية ، كلية الأنظمة والدراسات القضائية ، والذي بين فيه الباحث أن عقد النقل الجوي اليوم بات له أهمية كبيرة جدا من حيث تعريفه وطبيعته القانونية ثم خلص الباحث إلى أن العقد هو توافق إرادتين على أنشاء أثر قانوني وعقد النقل الدولي من الناحية الفقهية (هو تعبير مكتوب بإيجاب وقبول عن اتفاق بين طرفين أو اكثر عن تحويل شيء من مكان إلى آخر وفقا لضوابط محددة يتم توضيحها في عقد النقل) وقد أوصى الباحث بضرورة تعميم الأحكام الناظمة لعقد النقل الجوي للمسافرين لعدم الجهل بها وتوحيد أنظمة عقد النقل الجوي للتغلب على المشكلات التي تحدث بين تعارض الأنظمة.

بن عبيد هجيرة (2016) ، عقد النقل الجوي ، كليه الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة قاصدي مرباح ، والذي بين فيها الباحث أن النقل هو أحد الدعائم الأساسية التي يرتكز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث ولما كان النقل الجوي من أهم السبل الذي يرتكز عليها في مجال الاقتصاد ومصدر تمويل هام بالنسبة للدولة على اعتبار أن محله يرد على كل من الأشخاص والبضائع فقد توحدت الدول وعملت على وضع قواعد قانونية تحكم عملية النقل الجوي تفاديا للنزاعات التي قد تحصل من جراء تعدد

الأنظمة والقوانين ، وقد خلص الباحث إلى أن اتفاقية وارسو هي التجسيد العملي لتوحيد قواعد النقل الجوي وأن عقد النقل الجوي هو نوع من أنواع العقود التجارية

شيخي امين (2020)، مدي التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب ومسؤوليته عنها دراسة مقارنة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، والذي بين فيه الباحث أن النقل الجوي للركاب من بين أهم وأبرز وسائل النقل ونجد أن الناقل الجوي ملزم بتوصيل الراكب إلى محطة الوصول مع التزامه بضمان سلامه الراكب وهذا يعد التزاما جوهريا أساسيا وخلص الباحث أن مسؤولية الناقل الجوي عن إخلال بالتزام سلامة الراكب هي مسؤولية محدودة يتم تعويض الراكب فيها على قدر معين محدد في كل الاتفاقيات والتشريعات

منهجيه البحث

سيتم تناول الدراسة من خلال المنهج المقارن والذي سيتم من خلاله تناول قواعد عقد النقل الجوي للركاب من خلال القوانين الوضعية القطرية بالمقارنة مع الاتفاقيات ذات الصلة

خطة الدراسة

سوف يتم تناول الدراسة من ناحية المقارنة بين الأحكام الناظمة لعقد النقل الجوي في القانون القطري ومدى ملائمة هذه الأحكام للاتفاقيات ذات الشأن وعليه سيتم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة مباحث وهي طبيعة عقد النقل الجوي للركاب (مبحث أول)، وإثبات عقد النقل الجوي للركاب (مبحث ثان)، هذا بالإضافة إلى آثار عقد النقل الجوي (مبحث ثالث)

المبحث الأول: طبيعة عقد النقل الجوي

أن عقد النقل الجوي للركاب يحتاج إلى مجموعة من الشروط لقيامه شانه شان بقية العقود الا أنه فقط يختلف عن بقية العقود ([1])من خلال الوسيلة المستخدمة ، ولقد أقر قانون رقم (27) لسنة 2006 بإصدار قانون التجارة النقل الجوي في المادة رقم 217 على أنه" قصد بالنقل الجوي نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات مقابل أجر" وقد عرفه المشرع المصري في القانون المدني للطيران على

([1]) د سعيد الجدار (2002) عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار النهضة للبحث العلمي، الإسكندرية

CC BY

أنه " العقد الذي يلتزم فيه الناقل الجوي بنقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى اخر بواسطه طائره مقابل اجر، وهذا ما اقرته المادة 169 من قانون التجارة القطري وعلى الرغم من أن المشرع المصري والقطري عرفوا عقد النقل ألا أنه وبالمخالفة لذلك لم تضع اتفاقية وارسو أي تعريف لعقد النقل الجوي كما لم تأت اتفاقية مونتريال باي جديد الا أن الفقه العربي عرف عقد النقل بأنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمي الناقل في مواجهه آخر يدعى الراكب بنقله من مكان إلى اخر خلال مدة([1]) بواسطة طائره في مقابل أجر معين ، ولم تعالج اتفاقية وارسو والبروتكولات المعدلة لها مسالة أبرام عقد النقل الجوي فترجعه بالتالي إلى القانون الوطني الواجب التطبيق طبقا لما تقتضيه قواعد الاسناد في قانون القاضي ، وعلى هذا الأساس وطبقا للقانون المدني القطري فأن ابرام عقد النقل الجوي يخضع للقواعد العامة في نظرية العقد من حيث توافر الرضا والأهلية والمحل والسبب ويمتاز عقد النقل ([2])الجوي للركاب ببعض الخصائص ومنها أنه عقد رضائي من العقود الرضائية التي تنعقد بالإيجاب والقبول دون حاجة إلى شكل معين، ولا يشترط لانعقاده أن يكون مكتوباً، ففي حالة نقل الأشياء اعتبر القانون أن مجرد استلام الناقل للشيء محل عقد النقل يعتبر بمثابة قبول للنقل، وفي حالة نقل الأشخاص يعتبر صعود الراكب إلى أداة النقل بمثابة قبول للنقل، ورغم أن القانون لم يفرض الشكلية لانعقاد عقد النقل إلا أن واقع المعاملات التجارية فرض استخدام عقود مكتوبة مطبوعة على نموذج محدد، قد يسمى تذكرة سفر أو سند شحن أو وثيقة نقل. وبات عقد النقل أشبه بعقد الإذعان، إذ يستقل الناقل بطباعة شروط عقد النقل في وثيقة غير قابلة للتعديل مفروضة على المرسل أو الشاحن أو الراكب الذي ليس له خيار غير القبول أو الرفض. وعقد النقل من العقود الملزمة للجانبين، حيث إنها تفرض التزامات متبادلة على طرفيها، حيث إنه هو العقد الذي يولد – بالتبادل – التزامات على عاتق كل من طرفيه، فهذان الطرفان يلتزم كل منهما في مواجهة العقد الملزم للجانبين الآخر؛ بحيث يكون كل طرف دائنًا ومدينًا في ذات الوقت.

وهو من عقود المعاوضة، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة أو الأشخاص إلى المكان المتفق عليه ويلتزم المرسل أو الراكب بدفع أجرة النقل،

([1])فريد العريني (1986)، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، جامعه الاسكندرية

[2] فريد العريني (1986)، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، جامعه الاسكندرية

والجدير بالذكر أن النقل إذا تم دون أجرة بصفة مجانية، فأن النقل لا يخضع لأحكام العقد وإنما لأحكام المسؤولية التقصيرية. ويتميز عقد النقل بالصفة التجارية إذا تم على سبيل الاحتراف، ولقد نصت المادة (5) من قانون التجارة القطري على أن ((تعد أعمالا تجارية الأعمال الآتية إذا تمت على وجه الاحتراف: 11- النقل برا وبحرا وجوا)، وعلى أثر هذا سنبين فيما يلي خصائص عقد النقل الجوي للركاب

المطلب الأول: خصائص عقد النقل الجوي للركاب

أولا: عقد النقل الجوي للبضائع عقد رضائي

أن عقد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد اقترأن القبول بالإيجاب سواء أن كان نقل للركاب أو ([1])البضائع ، ولا يغير من كون عقد النقل من العقود الرضائية التزام الراكب بأن يضع نفسه تحت تصرف الناقل الجوي ، كما أن التزام الناقل الجوي بتحرير وثائق النقل لا يغير من الطبيعة الرضائية لعقد النقل الجوي اذ لا تأثير لهذه الوثائق على عقد النقل الذي يتم إبرامه دونما حاجة إلى إفراغه في شكل معين ذلك أن عقد النقل ليس من العقود الشكلية التي لا تنعقد إلا بالكتابة وبالتالي تنحصر دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي سواء كانت الوثيقة تذكرة سفر أو استمارة أمتعة في إثبات وجود العقد ومضمونه وقد أكدت اتفاقية مونتريال1999 على الطابع الرضائي لهذا العقد ذلك أن عدم التزام الناقل الجوي بتسليم وثائق النقل أو عدم تدوينه للبيانات الجوهرية لا يؤثر على العقد من حيث صحته ووجوده والذي يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية كما أنه ليس هناك أي جزاء يلحق به عند مخالفته لهذه الأحكام بخلاف ما هو مقرر في اتفاقية وارسو التي وإن أكدت بدورها على أن غياب وثائق النقل أو عدم انتظامها لا يؤثر على([2])قيام عقد النقل أو على صحته إلا أنها رتبت على ذلك حرمان الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية أو دفع المسؤولية عنه ، وعليه حاولت اتفاقية مونتريال التوفيق ما بين مصالح المضرور والناقل الجوي ولا جدال عن رضائية عقد النقل في القانون القطري والذي أقر على الرغم من أن القانون لم يفرض الشكلية لانعقاد عقد النقل الجوي إلا أن واقع المعاملات التجارية فرض استخدام عقود مكتوبة مطبوعة على نموذج محدد، قد يسمى تذكرة سفر أو

([1])د عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية

([2]) د عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانيين العربية

CC BY

سند شحن أو وثيقة نقل. وبات عقد النقل أشبه بعقد الإذعان، إذ يستقل الناقل بطباعة شروط عقد النقل في وثيقة غير قابلة للتعديل مفروضة على المرسل أو الشاحن أو الراكب الذي ليس له خيار غير القبول أو الرفض وهذا ما استقر عليه القضاء الدولي وبما لا يدع مجالا للشك في اتفاقية وارسو التي تستوجب لانطباق احكامها وجود عقد نقل، وفي طبيعة عقد النقل الجوي ذهبت محكمة النقض المصرية إلا أن عقد النقل الجوي هو من العقود الرضائية أي التي تتم بمجرد انعقاد القبول مع الايجاب.

ثانيا: عقد النقل الجوي عقد إذعان

رغم قيام عقد النقل الجوي على الرضائية إلا أنه يبقي من عقود الإذعان اذ ينفرد الطيران الجوي بوضع شروط([1]) العقد الذي يبرمه مع الراكب أو الشاحن ولا يسع هذان الأخيران الا الرضوخ لها واعتبار عقد النقل الجوي من عقود الإذعان لا يعني أن يتم فرض شروط تعسفية على الراكب ذلك أن شركات الطيران اعتادت على جملة من الشروط العامة للنقل والتي يحددها الاتحاد الدولي للنقل الجوي وهي شروط لا تقبل التعديل عليها أو المناقشة وذلك بهدف توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها فالغاية من هذا الإذعان هو حسن إدارة نشاط شركات الطيران ،

وعليه إن بعض الشروط التي توضع لإدارة مرافق الطيران مقبولة أما الاجحاف أو التعسف الذي قد يفرضه الناقل يجب أن يكون محلا للإدانة ويتعين على المشرع التدخل لتقييد هذه الظاهرة الامر الذي جعل اتفاقية وارسو في المادة 23 النص على بطلان شروط الاعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر لها واعتبرها كأن لم تكن وهذا ما أقره المشرع القطري في المادة 203 من قانون التجارة والتي نصت على " يقع باطلا أي شرط (سواء كان جزئي أو كلي) يعفي الناقل من مسؤوليته ".

ثالثا: تجارية عقد النقل الجوي

لقد نصت المادة (11/5) من قانون التجارة القطري على أن ((تعد أعمالا تجارية الأعمال الآتية إذا تمت على وجه الاحتراف: النقل برا وبحرا وجوا)، حيث إن القانون التجاري قد أضفى على النقل جوا وبحرا الصفة التجارية فمسؤولية الناقل تتمثل في أداء محدد أي القيام بخدمة أي أن النقل وضمن هذا الوصف هو خدمة كما أن الأداء ينحصر في تغيير مكان شخص أو بضاعته ، ويعد النقل الجوي دائما

[1] اكرم يا ملكي (1987)، عقد النقل الجوي، دراسة مقارنه ، مجله القضاء والقانون ، أطروحة دكتوراه

CC BY

عمـــلا تجاريـــا بالنســـبة للاتفـــاقيتين. متـــى باشـــره بكيفيـــة اعتياديـــة أو احترافيـــة بصـــرف النظـــر عـــن الشـــخص القـــائم بـــه ويترتـــب ([1])علـــى اعتبـــار النقـــل الجـــوي تجاريـــا نفـــس الأثـــار المترتبـــة علـــى الاعمـــال التجاريـــة مـــن حيـــث الاختصـــاص القضـــائي وضـــمانات تنفيـــذ الالتـــزام والإثبـــات ، وإن كـــأن النقـــل الجـــوي يعـــد تجاريـــا دائمـــا بالنســـبة للناقـــل الجـــوي متـــى باشـــره بشـــكل اعتيـــادي أو احترافـــي إلا أنـــه بالنســـبة للراكـــب أو مرســـل البضـــائع لـــيس كـــذلك فيعـــد العقـــد بالنســـبة للراكـــب عقـــد مـــدنيا إن كـــان الراكـــب غيـــر مكتســـب للصـــفة التجاريـــة أمـــا فيمـــا يخـــص موقـــف الاتفاقيـــات الدوليـــة لاســـيما وارســـو1929 و مونتريـــال 1999 يمكـــن اعتبـــار العقـــد تجاريـــا بسبب تبادل الخدمات مقابل الأجر و كذلك الطبيعة الدولية لعقد النقل الجوي والذي تنظمه الاتفاقيتين .

رابعا: عقد النقل الجوي قائم على الاعتبار الشخصي

أن عقـد النقـل الجـوي للركـاب مـن عقـود الاعتبـار الشخصـي بـالنظر إلـى الناقـل الجـوي فالخيـار امـام الراكـب يكـون كبيـرا وبخاصـة فـي ظـل الانفتـاح الاقتصـادي وتنـافس شـركات الطيـران علـى تقـديم خـدمات بأسـعار متفاوتـة فكـلا مـن هـذه الشـركات تقـدم ميـزه ليسـت متواجـدة بغيرهـا ترويجـا لخـدماتها وعليـه يكـون عقـد النقـل الجوي قائم على الاعتبار الشخصي للشركة المختارة من قبل الراكب

المطلب الثاني: أطراف عقد النقل الجوي للركاب

أن طرفي هذا العقد يطلق عليهم بالناقل الجوي والراكب

أولا: الناقـــل الجـــوي ([2])حيـث لـم تعـرف اتفاقيـة وارسـو المقصـود بالناقـل الجـوي وقـد سـايرتها الاتفاقيـات المعدلـة علـى الـرغم مـن أن هـذا التعريـف هـام وبخاصـه عنـدما نكـون بصـدد تحديـد التزامـات الناقـل الجـوي ، و قـد عـرف الفقـه العربـي الناقـل الجـوي علـى أنـه الشـخص سـواء كـان فـرد أو مؤسسـه والـذي يكـون طرفـا فـي عقـد النقـل الجـوي ويتعهـد امـام الركـاب بتنفيـذ عمليـه النقـل مقابـل اجـر ، وعلـى الـرغم مـن عـدم تنـاول اتفاقيـة وارسـو لتعريـف الناقـل الجـوي الا أن القـانون القطـري بينـه فـي القـانون رقـم 15 لسـنة 2002 بشـان الطيـران المـدني علـى أنـه "كـل شـخص طبيعـي أو معنـوي يقـوم بتشـغيل رحـلات جويـه لنقـل الركـاب أو البضائع"

([1]) أكرم يا ملكي (1987)، عقد النقل الجوي، دراسة مقارنه، مجله القضاء والقانون، أطروحة دكتوراه

[2] ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراه

CC BY

ثانيا الراكب: حيث لم تستعمل اتفاقية وارسو كلمة الراكب واستعملت كلمة المسافر غير أن برتوكول لاهاي([1]) قد تخلى عن مصطلح المسافر وعوضه بالراكب وهو ما تناولته أيضا اتفاقية مونتريال، وعلى نهج اتفاقية وارسو مشى المشرع القطري حينما نص في المادة 199 من قانون رقم 27 لسنة 2006 على أنه "يلتزم الناقل بنقل الراكب اثناء وامتعته .... إلى جهة الوصول "

[1] ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراه

CC BY

المبحث الثاني: اثبات عقد النقل الجوي للركاب

أن اثبات عقد النقل الجوي للركاب أهمية كبيره حيث يتضمن العقد بيانات مهمه سواء ما يخص مواعيد الإقلاع والهبوط وتفاصيل الرحلة وميعاد الوصول وبالرغم من أن عقد النقل الجوي يتسم بالصفة التجارية فيمكن اثباته باي طريقة من طرق الاثبات الا أن الكتابة الأن هي ضرورة من ضروريات([1])الحياة العملية وعليه تعتبر وثائق السفر وسيلة هامة في الاثبات لهذا اهتمت بها اتفاقية وارسو كما اهتم بها المشرع القطري في المواد 170حتي 172 من قانون التجارة وسميت بوثيقه النقل أو تذكرة السفر.

المطلب الأول: وثائق اثبات عقد النقل الجوي للركاب

أولا: تذكرة السفر: والذي فرضت اتفاقية مونتريال في المادة 1/3 على الناقل الجوي تسليم الراكب تذكرة سفر وعند تسليم الناقل الجوي تذكرة سفر للراكب فأنه يوفي بالتزاماته وتزول عنه المسؤولية وتحتوي هذه التذكرة على بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي وقد أقر المشرع القطري في قانون التجارة في المادة 170 " تحرر وثيقة النقل من نسختين ويوقع احداهما الناقل وتسلم إلى المرسل ويوقع الأخرى وتسلم إلى الناقل ويجب أن تشمل الوثيقة على

- تاريخ ومكان تحرير الوثيقة أي تذكرة السفر، وكذلك أيضا بيان تاريخ ومكان تحرير الوثيقة.
- اسم وموطن كلا من المرسل والناقل
- مكان القيام أي المغادرة و مكان الوصول النهائي
- أجرة النقل والاتفاقيات التي تخضع لها وسيلة النقل وطريقة التعويض

الا أن اتفاقية مونتريال1999 اختصرت إلى حد كبير البيانات الواجب ذكرها في تذكرة السفر وذلك لأن الاكثار ([2])منها يتنافى مع السرعة المطلوبة في النقل الجوي فضلا عن أن بعضها عديم الجدوى ، ومع ذلك يبقي الناقل الجوي ملتزما بان يشعر الراكب كتابيا بأنه في الحالات التي تطبق فيها اتفاقية مونتريال 1999 فأنه تحكم أو تحد من مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الإصابة أو التأخير وقد الغت اتفاقية مونتريال الجزاء التي يترتب على عدم اصدار تذكرة سفر وذلك بخلاف اتفاقية وارسو والتي تقرر جزاءات رادعه في حالة عدم وفاء الناقل الجوي بالتزامه بإصدار تذكرة سفر وتسليمها إلى الراكب فقد

[1] اكرم يا ملكي (1987)، عقد النقل الجوي، دراسة مقارنه، مجله القضاء والقانون، أطروحة دكتوراه

[2] عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية

CC BY

نصت في المادة 2/3 على حرمان الناقل من التمسك بأحكام الاتفاقية والتي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها اذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر الامر الذي اقره المشرع القطري في المادة 172 والتي نصت" أن لم تحرر وثيقة نقل، وجب على الناقل أن يسلم المرسل بناء على طلبه إيصالاً موقعاً منه بتسلمه الشيء المنقول. ويجب أن يكون الإيصال مؤرخاً ومشتملا على البيانات الكافية لتعيين ذاتية الشيء المنقول وأجرة النقل ومكان وميعاد بدء النقل والوصول. والمادة 218 من ذات القانون والتي نصت على يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بيانا يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسئولية المحدودة المنصوص عليها في المادة (224) من هذا القانون، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام.

ثانيا: إيصال الأمتعة، وامتعه ([1])الراكب نوعين الأولى يحتفظ بحيازتها وبالتالي تبقي في حراسته ويطلق عليها الأمتعة غير المسجلة واخرى يعهد بها إلى الناقل الجوي فتنتقل حراستها إليه ويسلم عنها ايصالا ولقد تناولها المشرع القطري في المادة 217 من قانون التجارة القطري " يقصد بلفظ "الأمتعة"، الأشياء التي يجوز للراكب حملها معه في الطائرة وتسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء النقل. ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة الشخصية التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر.

ولقد اهتمت اتفاقية وارسو بالأمتعة المسجلة وفرضت على الناقل اصدار إيصال امتعه يحتوي على بيانات معينه مثل

- مكان وإصدار الايصال ويفيد هذا البيان في تحديد المحكمة المتخصصة بالفصل في النزع عملا بنص المادة 28 من الاتفاقية
- نقطتي القيام والوصول، اسم وعنوان الناقل
- رقم تذكرة السفر وعدد الطرود ووزنها

وقد سبق لبروتوكول لاهاي وأن عدل هذه البيانات مخففا بذلك من الشكليات التي فرضتها اتفاقية وارسو وقصر البيانات على تلك التي تنبه الراكب إلى الصفة الدولية للنقل امكانية خضوعه للاتفاقية التي تضع([2])حد أقصى للتعويض

[1] عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية

[2] عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية

CC BY

وتماشيا مع التطور التكنولوجي ونظم المعلومات من قبل شركات الطيران فقد اجازت اتفاقية مونتريال 1999 أن تستخدم الشركة أي وسيله لتسجيل البيانات التي يجب أن تشتمل عليها مستند النقل لتحل محل تسليم إيصال الأمتعة.

وعليه يرى الباحث أن إيصال الأمتعة لن يستطيع أن يؤدي وظيفته في الاثبات الا بقدر البيانات التي تتضمنها اما البيانات التي لم يتم ذكرها فيسري عليها القواعد العامة في الاثبات.

المطلب الثاني: دور وثائق النقل في الاثبات

على الرغم من رضائية عقد النقل والذي قد تناولناه سابقا الا أن البيانات الواردة في عقد النقل الجوي للركاب في كنفه الكثير جدا من الأمور التي تخضع للأثبات الحر في المواد التجارية وعليه أصبحت الشكلية جزء لا يتجزأ من اثباته([1]) وتشير اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببرتوكول لاهاي لعام 1963 في اثبات وثائق النقل الجوي في انعقاد عقد النقل وأن هذه الوثائق المتمثلة بتذكرة السفر ليست السبيل الوحيد لأثبات عقد النقل الجوي حيث حرصت اتفاقية وارسو على اثبات هذا الامر وقد تبنت فكرة أنه وأن فقدت وثائق السفر يبقي الاثبات الحر في عقد النقل الجوي جائز اذا يجوز الاثبات بكافة طرق الاثبات وثيقة السفر.

وتتمتع تذكرة السفر الإلكترونية بذات الحجيه للتذكرة الورقية وعليه يلاحظ أن اتفاقية وارسو لم تجعل من وثائق النقل الجوي حجه قاطعه على انعقاد العقد والسبب في ذلك تجارية العقد.

[1] غسان عيسي (2008) ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص ، دار البيضاء للنشر والتوزيع ،عمان الأردن

المبحث الثالث: آثار عقد النقل الجوي للركاب

إن عقد النقل الجوي للركاب هو عقد ملزم للجانبين وعليه يولد التزامات على عاتق طرفيه وعلى هذا الأساس سنتناول فيما يلي كلا من التزامات الطرفين

المطلب الأول: التزامات الراكب

أولا: الالتزام بدفع أجرة النقل

حيث يتجسد هذا الالتزام الطابع التجاري على عقد النقل الدولي كما أنه يعتبر الالتزام الرئيسي للراكب ويتولى العقد تحديد مقدار الأجرة ولا يملك الراكب المعارضة (وفي ذلك أثباتا لفكرة كون العقد عقد[1] إذعان) وغالبا ما يتعين على الراكب الوفاء بتلك الأجرة عند إصدار التذكرة وتختلف الأجرة باختلاف الخدمات المقدمة ، فبالإضافة إلى كون أجرة النقل عنصرا مميزا لعقد النقل الجوي الذي بدونه لا يخضع النقل أصلا لأحكام القانون التجاري ولا تسري على الاضرار الناشئة عن القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية وإنما يكون محكوما بالقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية عن الفعل الضار كما هو بالنسبة للنقل المجاني ومن عوارض الوفاء بالأجرة.

- **تعذر مباشرة السفر بسبب القوة القاهرة** وهنا لا يلتزم الناقل بأداء تعويض بسبب عدم تنفيذ الرحلة ولا يستحق أجرة النقل. مثل (هبوب عاصفة شديدة غير متوقعة تحول دون إقلاع الطائرة أو غلق المطار لأسباب أمنية).
- **عدول الراكب عن النقل أو عدم حضوره في الوقت المحدد** وهنا يجب على الراكب إخطار الناقل الجوي بالعدول قبل اليوم المحدد للسفر وفي هذا الوقت لا يستحق الناقل أجرة السفر أما إذا لم يصل في الوقت المحدد استحق الناقل الجوي الأجرة كاملة وأن كان قد دفعها جاز له تنفيذ النقل في ميعاد لاحق وفي العموم أغلب شركات الطيران تصدر تذاكر[2] سفر صالحة للاستعمال مدة بعد تاريخ صدورها أو يمكن للشركة تحويل التذكرة إلى تذكرة صالحة مع إلزام الراكب بدفع الفرق.

([1]) عائشة فضيل (2000)، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللا تحديد، كليه الحقوق بالدار البيضاء، اطروحه دكتوراه

([2]) عائشة فضيل (2000)، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والا تحديد، كليه الحقوق بالدار البيضاء، اطروحه دكتوراه

CC BY

ثانيا: الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي

حيث يتعين على الراكب احترام التعليمات التي يفرضها الناقل الجوي حتى يتم عملية النقل والتي من بينها تواجده في الوقت المحدد للرحلة الجوية ويلتزم الراكب باحترام النظم والقواعد التي يتم اقرارها على متن الطائرة وذلك طوال فترة تواجده عليها حيث إنه يصبح مجبرا على الخضوع لتلك التعليمات التي يصدرها أفراد طاقم الطيارة كما يمنع على الراكب حمل المواد الكيميائية أو أي مواد أخرى تمنعها الشركة كما ينبغي أن تكون تصرفات الراكب لائقة، وعلى الراكب أن يتجنب كل ما من شانه تعكير الهدوء وإثارة الفوضى والخوف بين الركاب

ثالثا: الالتزام بحسن الانضباط على متن الطائرة

حيث إن كان للراكب حقوق فلطاقم الطائرة حقوق أيضا فللأخير الحق في أن يعمل دون أي مضايقات وهذا ما يؤرق العمل داخل الطائرات الان، فالكثير من الركاب لا يمتثلون للتعليمات ([1])والضوابط التي يضعها افراد الطاقم وقد حددت منظمة الطيران المدني الدولي أنواع التهديدات للطيران المدني ومن ضمن هذه الأنواع الركاب المشاغبين و الذين لا ينصاعون للضوابط والتعليمات داخل الطائرة مما يشكلون تهديدا على لسلامة الركاب اثناء عملية النقل الجوي و بالتالي يجوز لشركة الطيران أن تتخذ إجراءات ضدهم.

المطلب الثاني: التزامات الناقل الجوي

أن عقد النقل الجوي يولد مجموعة من الالتزامات التي يلتزم بها الناقل الجوي في مواجهة الركاب ومنها

أولا: الالتزام بتزويد الراكب بتذكرة السفر

حيث يلتزم الناقل الجوي في مواجهة الراكب بتسليمه تذكرة الطيران ومحتوية على البيانات الإلزامية التي أقرها القانون وهذا ما أقرته المادة 170 من قانون التجارة القطري والتي نصت على " يحرر وثيقة النقل من نسختين، ويوقع إحداهما الناقل وتسلم إلى المرسل، ويوقع الأخرى المرسل وتسلم إلى الناقل."

ثانيا: الالتزام بتنفيذ النقل الجوي

[1] عائشة فضيل (2000)، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والا تحديد، كليه الحقوق بالدار البيضاء، اطروحه دكتوراه

حيث يلتزم الناقل الجوي بنقل الركاب من مكان القيام إلى مكان الوصول كذلك يترتب على الناقل الجوي أن يلتزم بالوقت ([1])المحدد للرحلة الجوية وفي حالة عدم قيام الناقل الجوي بتنفيذ عملية النقل لاي سبب كان مثل الالغاء او تغيير مكان الراكب على متن الرحلة يكون الناقل الجوي مسؤولا عن عدم التنفيذ وتدخل التزامات الناقل الجوي حيز التنفيذ من أول صعود الراكب إلى الطائرة إلى أن تصل الطائرة إلى وجهتها.

ثالثا: الالتزام بضمان سلامة الركاب

إن أحكام المسؤولية التقصيرية التي أقرها الفقه والقضاء تبين التزام الناقل بسلامة الركاب خلال فترة الرحلة اذ يسأل عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة المسافر أو إصابته بجروح وهذا يعني أن الناقل الجوي ملتزم بسلامة المسافرين أثناء الرحلة وهذا ما أقره نصوص قانون التجارة القطري عندما نص في المادة 219 " يسأل الناقل الجوي عن تعويض الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى جسماني آخر، إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في المكان المخصص لانتظار الصعود إلى الطائرة، وحتى تسلم الراكب لأمتعته في مكان الوصول."

كما حدد اتفاقية وارسو في المادة 17–19 التزامات الناقل الجوي " حيث نصت المادة 17 على أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر([2]) الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو اثناء أية عمليه من عمليات صعود المسافرين أو نزولهم، كما نصت المادة 19 على " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن تأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو ".

رابعا: الالتزام بالمحافظة على أمتعة الراكب

ويقصد بالأمتعة هنا الأمتعة المسجلة وهذه تكون بمثابة العهدة لدى الناقل والامتعة التي تكون مع الراكب تكون في عهدته الشخصية (الأمتعة غير المسجلة)والناقل غير مسؤول عنها ، كما يجوز للناقل الجوي أن يتفحص الأمتعة قبل صعودها للطائرة وبحضور الراكب للتحقق من مطابقتها لشروط النقل ويحق للناقل رفض أي أمتعة تخالف شروط النقل أو لوائحه والتي من شأنها تهديد سلامة الرحلة

[1] ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراه

[2] ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراه

CC BY

الجوية كما يجوز لقائد الطائرة إخراج أي شيء من شأنه تهديد سلامة الطائرة حتى في اثناء الطيران له الحق في إلقاء البضائع المشحونة كلها أو بعضها وأن كان الناقل الجوي عليه قبول الأمتعة الخفيفة طالما أنها لا تتجاوز الحدود المقررة لها من حيث طبيعتها أو عدد وحداتها أو وزنها يبقى الناقل ملتزما بالمحافظة عليها رغم أنها تظل في حراسة المسافر وذلك من خلال إعداد وتهيئه الأماكن التي يمكن أن تسع أغراض الراكب.

خامسا: الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الراكب

حيث يجب على الناقل أن يلتزم بتقديم سبل الراحة للراكب ورعايته طوال الرحلة الجوية بما في ذلك تقديم الطعام والشراب وبعض الخدمات الأخرى كما يجب على الناقل تقديم خدمات إضافية إلى الراكب الذي يحتاج إلى عناية خاصة مثل المعاقين والأطفال.

ويتضح أن مسؤولية الناقل عن نقل الأمتعة ليست مسؤولية مفترضة وإنما هي مسؤولية قائمة على خطأ واجب إثباته وقد قضت([1])اتفاقية وارسو على الاختلاف والتباين بين الأنظمة القانونية المختلفة الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي فوضعت لهذه المسؤولية نظاما موحدا هدفت من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحيه وللركاب من ناحية أخرى حيث تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة دليل على وجود الخطأ ولا يستطيع الأخير التحلل من مسؤوليته إلا إذا ثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر الذي نص عليه في المادة 220 من قانون التجارة رقم 27 لسنة 2006 على أن : " يسأل الناقل الجوي عن تعويض الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي. ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل، وذلك منذ تسلم الناقل لها وتسليمها في مكان الوصول..." وهو ذاته مؤدى نص المادة 18 من معاهدة وارسو لسنة 1929 والمعدلة ببروتوكول مونتريال وعليه اتفقت التشريعات على أن ([2])المسؤولية تقوم على أساس الخطأ الذي يقترفه الناقل أثناء نقل البضائع، وتختلف مسؤولية الناقل العام في نقل البضائع ونقل الركاب ففي نقل البضائع يلتزم الناقل العام بالمحافظة على سلامة البضاعة منذ اللحظة التي سلمت إليه لنقلها حتى لحظة تسليمها في نهاية

([1]) ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعة القاهرة، أطروحة دكتوراه

([2]) ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراه

CC BY

الرحلة إلى المرسل إليه ويسأل عن كل الاضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء فتره النقل ولا يستطيع التحلل من المسؤولية الملقاة على عاتقه بالتذرع بعدم ارتكابه أي اهمال في المحافظة على البضائع وحراسته لها

الخاتمة

أن من خلال استعراضنا لأهمية عقد النقل الجوي للركاب كدراسة مقارنة ومن خلال مباحثه الثلاثة أن هذا العقد والتعويضات التي وردت ليس فقط يحقق و ينظم وييسر عملية النقل الجوي، فهو ايضا يعزز من فاعلية وسلامة هذه العملية، ويضمن أيضا حقوق الركاب من جهة وشركات الطيران من جهة أخرى.

وأيضا من خلال هذا البحث ناقشنا طبيعة عقد النقل الجوي وأهميته كوثيقة قانونية ووقفنا على حقوق اطراف التعاقد وفيما يخص اثبات عقد النقل الجوي أن المشرع القطري وتماشيا مع الاتفاقيات الدولية اعطى أهمية كبيره للتذكرة والشروط الواجب توافرها مما يسهم في الشفافية والثقة بين اطراف العقد وأخيرا بحثنا في الآثار المترتبة على عقد النقل الجوي وحددنا التزامات اطراف العقد والاضرار والتعويضات كما أن عقد النقل الجوي للركاب في ابرامه يخضع إلى القواعد العامة في كل من القانون المدني و القانون التجاري وقانون الطيران المدني القطري من حيث تنظيم احكامه.

وقد نتج عن هذه الدراسة النتائج التالية

- أن الخطوات الأولى لعقد اتفاقية دولية يتم من خلالها توحيد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل كانت من خلال مبادرة فرنسية عام 1924
- قدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعا وانتهت الدراسات إلى إبرام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولي في 21 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933
- دولة قطر شهدت تطورا كبيرا في سن التشريعات المتعلقة بالطيران المدني منذ خمسينات القرن الماضي لقد اصدرت قانون الطيران المدني رقم 15 لسنة 2002 والذي عدل بموجب قانون رقم 21 لسنة 2008 وقانون رقم 3 لسنة 2011.

- أن دولة قطر أصدرت المبادئ التوجيهية للأمن السيبراني في مجال الطيران المدني سنه 2019 وعليه أصبحت دولة قطر من أوائل الدول العربية في الشرق الأوسط التي تصدر هذه المبادئ وتعتمدها دوليا.
- أن عقد النقل الجوي للركاب يخضع إلى القواعد العامة للقانون المدني كما يخضع للقانونين التجاري والطيران المدني.
- المسؤولية التي تقع على الناقل الجوي ليست مسؤولية مطلقة يتحملها الناقل الجوي وحده فقط، بل يجوز له أثبات ان الخطأ قد نتج عن خطأ الراكب نفسه ففي هذه الحالة يتحمل الراكب تباعات خطئه.

التوصيات

- تشجيع الباحثين لزيادة البحث في مجالات القانون الجوي حيث إن قلة المراجع فيه تعد عقبة في الإجابة على مشكلات كثيره وإشكاليات قانونية يطرحها غموض بعض نصوص اتفاقية مونتريال 1999 و واسوا 1929 وتعديلاتها.
- يوصى بضرورة توضيح بعض المواد القانونية فيما يخص سلامة الركاب على سبيل المثال ما جاء في المادة 219 من قانون التجارة القطري فيما يخص تحديد مكان المسؤولية ففي هذه المادة حددت المكان (في مكان انتظار الركاب لصعود الطائرة) فيما وارسو 1929 حددت المسؤولية فيما إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو اثناء أية عمليه من عمليات صعود المسافرين أو نزولهم.
- أيضا يوصى بضرورة نشر الحقوق والواجبات التي تقع على عاتق الطرفين بشكل واضح في عقد النقل الجوي لكي يكون الراكب أكثر إدراكا لحقوقه وواجباته.
- توحيد أنظمة وقوانين عقد النقل الجوي بين شركات الطيران الذي من شأنه منع المشاكل التي تطرأ بسبب التباين بين الأنظمة.
- انشاء محاكم ذات الاختصاص فقط تختص بالنظر في قضايا النقل الجوي و البحري و أن تتكون من خبراء مختصين في هذا المجال.

المصادر والمراجع

الكتب العامة

- د سعيد الجدار (2002) عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد، دار النهضة للبحث العلمي، الإسكندرية
- د ثروت الاسيوطي (1966)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية
- د امير عدلي (2000)، احكام المسؤولية للناقل الجوي، دار منشأه المعارف للنشر
- فريد العريني (1986)، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، جامعه الاسكندرية
- د غسان عيسى (2008)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص، دار البيضاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن
- د حين الشامي (1990)، الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة
- د عبد المجيد الطائي (2017)، عقد النقل التجاري الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية

الرسائل والاطروحات العلمية

محمد حمزة (1997)، التزامات الناقل الجوي بسلامه المسافرين، أطروحة دكتوراة

أكرم يا ملكي (1987)، عقد النقل الجوي، دراسة مقارنه، مجله القضاء والقانون، أطروحة دكتوراة

عائشة فضيل (2000)، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللا تحديد، كليه الحقوق بالدار البيضاء، أطروحة دكتوراة

ثروت أنيس الاسيوطي (1960) مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، جامعه القاهرة، أطروحة دكتوراة

الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية وارسو لعام 1929 لتوحيد قواعد النقل الجوي المعدلة ببرتوكول لاهاي 1955
- برتوكول لاهاي لعام 1955 المعدلة لاتفاقية وارسو.
- اتفاقية مونتريال لعام 1971، اتفاقية مونتريال لعام 1999 بالتعويض عن الاضرار التي تصيب المسافرين ومسؤولية الناقل الجوي.