



جامعة العربي التبسي - تبسة -

كلية الحقوق والعلوم السياسية



خ قسم الحقوق

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر " ل م د "

دفعة: 2020

تخصص: قانون اداري

النظام القانوني لحقوق النقل.

إشراف الأستاذة:

كيراؤ لمياء

إعداد الطلبة:

➤ قداجرة عثمان

✓ شارع طارق

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم واللقب
رئيسا	أستاذ مساعد " أ "	بدايرية يحي
مشرفا ومقررا	أستاذ مساعد " أ "	كيراؤ لمياء
ممتحنا	أستاذ مساعد " أ "	بوقطوف لخميس

السنة الجامعية: 2020/2019.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان:

مع نهاية البحث لا يسعنا إلا أن نشكر الله ونحمده إذا منحنا القوة والعزم وأمدنا بعونه وتوفيقه لإتمام هذا كما لا يفوتنا ونحن في هذا أن نتوجه بحريه الشكر والعرفان إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقاءة البحث وتقييمه وإثرائه بملاحظاتهم وانتقاداتهم وبحريه الشكر والامتنان لجميع أساتذة قسم الحقوق. □

إلى كل الذين قدموا الدعم المعنوي وكانوا لنا نعم الناصح الطعين ، إلى كل شخص ساعدنا من قريب أو بعيد على إخراج هذا البحث إلى خير الوجود ، ونرجو لهم من الله الأجر والثواب

الإهداء

نهدي هذا العمل إلى كل من كان بجانبنا من بعيد أو قريب

إلى والدينا إلى من حملتنا و من ربانا إلى أعر الناس إلى كل الأصدقاء و
الأهل وما توفيقنا إلا بالله شكرا لكل من أعاننا على اتمام هذا العمل .

قائمة الاختصارات:

- ق م ج ← قانون مدني جزائري.
- د ط ← دون طبعة.
- ط ← طبعة.
- ص ← الصفحة.
- م ← المادة.
- ج ر ← جريدة الرسمية.
- ج ج ← جمهورية جزائرية.
- د دن ← دون دار النشر.
- ع ← عدد.



مقدمة



يعد النقل من مرتكزات البيئة الاقتصادية الذي لا غنى للدولة و لا للافراد عنه، فما من نشاط أو تصرف إلا وهو مرتبط بالنقل، هذا وقد اعتبرت حيوية النقل منذ القدم أهم و أول معيار للحكم بتحضر أو تخلف الأمم و الشعوب.

ولقد ساعد النقل على تطور التجارة بصورة هائلة ووضع الوسائل الكفيلة للاتصال بالتجار و الدول الأخرى، كما أنه بالنسبة للبضائع و المواد الأولية و المنتجات الصناعية فإنها تكون أيضا محلا لعمليات نقل متعاقبة 2 ، وهذه الأخيرة تتطلب أداة قانونية تثبت عملية نقل البضائع حتى يسهل تداولها و عليه و لهذا الغرض استحدثت المشرع سند تجاري يمثل عملية نقل البضائع يدعى بسند النقل، و ذلك بموجب المرسوم التشريعي 93 / 08 المؤرخ في 25 / 04 / 1993 المعدل و المتمم للأمر رقم 59- 75 المؤرخ في 26 / 09 / 1975 المتضمن القانون التجاري، هذا وقد منعت اتفاقية بارن تبديل وثيقة سند النقل بوثائق أخرى أو زيادة وثائق أخرى 3 وهذا ما يدل على أهميته في الإثبات. و عليه فإن سند النقل هو صك تجاري مكتوب طبقا لأوضاع شكلية حددها القانون و يمثل ملكية بضاعة و قابل للتداول بالطرق التجارية ، و تختلف تسميته حسب نوع و وسيلة النقل ، ولهذا تطرق المشرع لسند النقل على إجماله دون تفصيل في بيان أنواعه الثلاث و المتمثلة في سند النقل البري و البحري و الجوي في القانون التجاري، و بالتالي تطبق أحكام هذا السند على هاته الأنواع مع مراعاة بعض الخصوصيات التي يتميز بها كل سند عند تطبيقه.

و يتميز سند النقل على غرار باقي الأوراق التجارية الأخرى ، بأنه سند تجاري مكتوب، قابل للتداول عن طرق التظهير، ولكن ما يميزه عن الأوراق التجارية التقليدية الأخرى أنه يمثل حقا عينيا منصبا على بضاعة و بهذه الميزة يستبعد الكثير من رجال القانون 1 هذا السند من كونه ورقة تجارية ، بدليل أنه يمثل بضائع و ليس نقود، و على ذلك لا يعتبرونه ورقة تجارية. و تتمحور أهمية هذه الدراسة في كون أن سند النقل سند

من الأسناد التجارية الذي أقره القانون الجزائري رغم أن العرف التجاري المحلي لم يأخذ به كغيره من الأسناد بحيث أن المشرع أدرجه ضمن الأسناد التجارية داخل الإقليم الجزائري فقط.

وعليه فإن اهتمامنا بهذا الموضوع جاء وفق اعتبارات موضوعية قائمة على محاولة اثراء المكتبة بمثل هذه الدراسة الهامة وذلك بالوقوف على مختلف جوانب الموضوع المتعلق بالنظام القانوني لسند النقل والإحاطة به من مختلف الزوايا ، أما الاعتبارات الشخصية فإنها تقوم على ما يلي:

-الرغبة في التعمق في دراسة النظام القانوني لسند النقل والخوض في تفاصيل هذا الموضوع نظرا لتخصصنا في ميدان قانون الشركات بصفة خاصة ومعقدة.

- نظرا لحاجة التاجر عند قيامه بنقل البضاعة لهذا السند ، وعدم انتشاره بالقدر الكافي ، وهذا ما جعلنا نسلط الضوء على هذا الموضوع

تهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظم من خلالها المشرع الجزائري أحكام هذا النوع من الأسناد التجارية ضمن التقنين التجاري ، فعلى الرغم من أنه سند تجاري أقره القانون الجزائري إلا أنه لم يتناوله بشكل كافي ، لذلك فإن الهدف الأساسي من هذه الدراسة هو معرفة هذا السند بشكل أوسع.

ولا يخلو كل بحث أكاديمي من صعوبات تواجهه حيث لا تأخذ المذكرة قيمتها إلا من خلال تجاوزها للعقبات ، وارتأينا ذكر الصعوبات التي واجهتنا خلال إعداد هذه المذكرة ومن أبرزها ، قلة الدراسات المتخصصة التي درست وحللت موضوع النظام القانوني لسند النقل وهذه الدراسة وان وجدت فهي عبارة عن مواضيع فرعية من بين المواضيع التي تدرس الأوراق التجارية المعاصرة ، وكذلك من بين الصعوبات نذكر قلة المراجع في هذا الموضوع وحتى وان وجدت فإنها لم تتطرق إليه بالتفصيل.

وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع انطلاقا من الإشكالية التالية:

ما هو الاطار القانوني الذي يكفل حماية عقد النقل بكل انواعه ؟

وللإحاطة بكل جوانب الموضوع و الإجابة على الإشكالية، لا يمكن الاعتماد على منهج واحد في الدراسة، بل يحتاج لجملة من المناهج مجتمعة هي المنهج الوصفي و التحليلي ، حيث تم اعتماد المنهج الوصفي الذي يعد أول خطوة يقوم بها الباحث عند دراسة موضوع عن طريق وصف وجمع المعلومات الدقيقة لفهم أعمق للدراسة ، او المنهج التحليلي يهدف لرد محتوى الفكرة لعناصرها الأولية البسيطة وتم اعتماده في العديد من المواضيع التي تحتاج إلى التحليل العميق للمعلومات و النصوص القانونية الواردة في القانون المدني و التجاري ، و نصوص القوانين الخاصة عن طريق تحليل و تفسير هذه المواد و ذلك لإيجاد العلاقة بين المتغيرات.

تحاول هذه الدراسة الوصول إلى الإجابة على الإشكال القانوني المثار حول النظام القانوني لعقد النقل ، ولمحاولة الإجابة على هذا الإشكال اعتمدنا خطة في فصلين ، ففي الفصل الأول : سنتطرق فيه إلى أحكام عقد النقل البري والبحري ، وقد تم تقسيمه إلى مبحثين، حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى عقد النقل البري ، وفي المبحث الثاني إلى التداول و الوفاء في عقد النقل البحري

أما الفصل الثاني فسنتناول فيه المبحث الأول عقد النقل الجوي ، أما في المبحث الثاني فتكون الدراسة حول عقد نقل التكنولوجيا .



الفصل الأول :
عقد النقل البري والبحري
للأشخاص

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص

يستوجب لمعرفة النظام القانوني لعقد النقل البري للأشخاص أن نقوم بمعرفة ماهيته والتوصل إلى معرفة آلياته القانونية ، ويتم إثباتها باستعمال النصوص القانونية التي جاء بها المشرع و المنظمة لهذا العقد، وكذا استخلاص الآثار المترتبة عنه .

المبحث الأول : عقد النقل البري للأشخاص

المطلب الأول : ماهية عقد النقل البري للأشخاص

يعد عقد النقل البري للأشخاص نوع من أنواع عقود النقل المختلفة، إذ توجب علينا البحث في هذا المجال للتمكن من معرفة عقد النقل البري للأشخاص والآليات القانونية وكيفية التعامل معه، ومن هذا المنطلق لابد من تعريفه ومع رفة أطراف العقد وأركانه ومن جهة أخرى لابد من القيام بدراسة آلياته القانونية لنتمكن من استخلاص أحكامه وتكييفه طبقاً للنصوص القانونية التي تنظم هذا العقد وكذا معرفة الآثار المترتبة عنه.

لذا تطرقنا في هذا المبحث لدراسة هذا العقد بتعريف عقد النقل البري للأشخاص وآلياته القانونية .

لذا سنحاول دراسة هذا المطلب في تعريف عقد النقل البري للأشخاص (الفرع الأول) الآليات القانونية لعقد

النقل البري للأشخاص (الفرع الثاني).

الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص

لتعريف عقد النقل البري للأشخاص ومعرفة آلياته القانونية لا بد من الاستناد إلى النصوص القانونية التي نظمها المشرع الجزائري الخاصة بالقواعد العامة، وكذا القوانين المنظمة لعقد نقل الأشخاص في البحوث الخاصة بالعقود التجارية وكذا نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية.

لقد وضع المشرع الجزائري قواعد لتنظم عقد النقل بشكل مفصل في شقيه نقل الأشخاص ونقل البضائع وهذا ما نصت عليه المادة 36 من القانون التجاري على أن " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين¹ ". ويتبين لنا من هذه المادة التي عرفت لنا عقد النقل أنه اتفاق بين شخصين هما الناقل والمسافر، وبصفة رضائية، على أن يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر إلى مكان معين، ويلتزم المسافر بدفع ثمن النقل وهذا ما أكدته المادة 2 من قانون رقم 11 90 المتضمن - توجيه النقل البري وتنظيمه والتي عرفت عقد النقل البري " : كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة² ". ويتضح لنا من نص المادة 2 من القانون 11 90 أن عقد النقل البري للأشخاص - هو ذلك النشاط الذي يقوم به مستغل بنقل أشخاص، فعبارة مستغل هي كل شخص طبيعي أو معنوي وهو عبارة عن ناقل للأشخاص الذي يمارس خدمة أو خدمات للنقل العمومي للأشخاص في نقلهم من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو بوسائله الخاصة للنقل.

¹ قانون رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن ق ت ج ، المعدل والمتمم ، بموجب القانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005 ، ج ر ، العدد 11 ، المؤرخة في 09 فيفري 2005 .

² قانون رقم 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011 ، يعدل القانون رقم 01-13 ، ج ر ، العدد 32 ، المؤرخة في 08 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

وعرفه الأستاذ علي حسن يونس بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يطلق عليه أمين النقل بنقل أشياء أو أشخاص من جهة إلى أخرى بواسطة أداة نقل في مقابل أجر.¹ ويتضح لنا من هذا التعريف أن عقد النقل هو تلك العملية التي يقوم بها المسؤول أو الناقل التي تقع على عاتقه مسؤولية نقل الأشخاص من مكان إلى آخر بواسطة وسيلة من وسائل النقل البري مقابل أجر معين. فعقد النقل البري للأشخاص، يعد من العقود الرضائية التي تنشأ بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه، وهما الناقل والمسافر، أي بمجرد الاتفاق بين الطرفين على شروطه و عناصره² لذلك نقول أن النقل الذي يتم من طرف شخص غير محترف ولو كانت تتوفر فيه شروط العقد وأركانها إلا أنه لا تحكمه قواعد وأحكام عقد النقل، في هذه الحالة أن المسافر لا يحظى بنفس الضمانات المنصوص عليها في هذا العقد، وعلى الذي وقع عليه إلا الاستناد لأحكام المسؤولية التقصيرية. كما أن عقد نقل الأشخاص عقد ثنائي يتم بين الناقل والمسافر، ولا يظهر فيه شخص ثالث، ومن ثم فإن الالتزام المترتبة على عقد نقل الأشخاص تكون في ذمة طرفي العقد³.

كما يعرف عقد النقل بأنه ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر معلوم⁴.

نستخلص من هذا التعريف بأن عقد نقل اتفاق بين شخصين أحدهما يدعى الناقل و الآخر المسافر بأن تتم عملية النقل من مكان إلى مكان آخر بمقابل ثمن معلوم (أجر معين). فهنا نقول أن الفقه ركز على طرفي عقد

¹ علي حسن يونس، عقد النقل، دط، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص3

² عزيز العكلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص11

³ عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري الأعمال التجارية المتجر العقود التجارية، ج1، ط1، دار-

الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 331 .

⁴ فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1، ط1، دار المكتبة التربية، بيروت، 1997، ص 237 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

النقل والأجر. وكذلك يمكن أن تتم عملية النقل داخل تراب الدولة الواحدة وهنا يكون خاضعا للأحكام والقواعد المنظمة لعملية النقل الخاصة بهذه الدولة، كما هو الشأن بالنسبة لنقل الأشخاص في الجزائر الذي يخضع إلى القوانين الخاصة بهذه العملية، و يمكن أن يتعدى عقد النقل سواء أكان على متن سيارة أو قطار حدود الدولة و يكون خارج إقليمها. إن هذا الموضوع لا يطرح إشكالا في حد ذاته نظرا لوجود عدة معاهدات دولية نظمت مجال النقل سواء كان بریا، جویا أو بحریا على مستوى الدولي، منها الاتفاقية الدولية لنقل الأشخاص والأمتعة CIV المنعقدة ببرن في 1022 والخاصة بالنقل في السكك الحديدية التي جاء في مادتها " : 29 مسؤولية شركة السكك الحديدية عن الوفاة أو الجروح أو السلامة الجسدية للمسافر تخضع لقوانين و اللوائح الدولية التي وقع فيها الحادث " .¹ 1980/05/09 دائما في مدينة برن /90/ ثم خضعت هذه الاتفاقية إلى تعديل آخر بتاريخ 1990 تحت اسم COTIF وقد صادقت الجزائر عليها (مع التحفظ) بموجب مرسوم 264/91 المؤرخ في 10 اوت 1991 .

الفرع الثاني : الآليات القانونية لعقد النقل البري للأشخاص

أصبح عقد النقل البري الأشخاص يطرح لنا جدلا كبيرا حول الآليات القانونية التي ينتمي إليها، لهذا فإن الأساس القانوني الذي يبنى عليه هذا العقد كان محل نقاش فقهي، فما طبيعة عقد النقل البري للأشخاص وأين يمكننا تصنيفه ؟ ويعد نقل الأشخاص أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر

¹ مختار رحمانی محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دط، دار هومه للطباعة والنشر

والتوزيع، الجزائر، 2003، ص 19 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

الحديث الذي أصبحت فيه الحركة ضرورية، إذ لولا النقل والانتقال لوجب استهلاك السلع في الأمكنة التي تصنع فيها ممل يؤدي إلى شل حركة التبادل التي تمثل روح الحياة الاقتصادية¹.

لذلك حاول الفقه تحديد الآليات التي تنظم هذا العقد باعتبار عقد النقل البري للأشخاص هو عمل من الأعمال التجارية، كما نصت عليه المادة 8/2 من القانون التجاري الجزائري "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه" كل مقاوله لاستغلال النقل والانتقال.

ويتضح من نص هذه المادة 2 من القانون التجاري، أن كل اتفاق يتعهد من خلاله أحد المتعاقدين لاستغلال النقل والتنقل يعد عمل تجاريا²، ويعتبر تجاريا بالنسبة للمرسل إذا كان تاجرا وتعاقد على النقل لحاجات تجارته تطبيقا لنظرية التبعية (عمل تجاري تبعية)، وهذا ما نصت عليه المادة 2 من القانون التجاري على أنه "يعد عملا تجاريا بالتبعية":

الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره³ "أو إذا كان وكيلًا بالعمولة للنقل، وعلى العكس يعد مدنيا إذا كان المرسل غير تاجر، وأيضا في حالة نقل المسافرين حيث المسافر لا يمكن اعتبار العقد بالنسبة إليه عقد تجاريا، وقد جاء في نص المادة 020 من القانون المدني الجزائري المقاوله بأنها

¹ نادية فضيل، القانون التجاري الجزائري الأعمال التجارية، التاجر، المحل التجاري، ط 9، ديوان المطبوعات

الجامعية، الجزائر، 2007، ص 98.

² <http://bara-sy.com/news-view-6441.html> 2020/08/19 10:12

³ المادة 549 من القانون، 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن ق م، المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم

05/07، المؤرخ في 16 ماي 2007، ج ر، العدد 31

" عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يصنع شيئاً أو أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر ".¹ وعند قراءتنا لنص المادة 36 من القانون التجاري فإنه يمكننا القول أنه:² عقد نقل الأشخاص هو من العقود الملزمة لجانبين، ذلك أن الناقل ملزم بالنقل في الوقت المحدد قانوناً، وإلى المكان المحدد، ومن جهة أخرى المسافر ملزم بدفع ثمن النقل، وبذلك إذا لم يقوم أحد المتعاقدين بالالتزام ، جاز للمتعاقد الآخر طلب فسخ العقد وطلب التعويض عن الضرر الذي لحق به . عقد نقل الأشخاص عقد رضائي، لأنه لا يقوم إلا بتطابق إرادتي الأطراف المتعاقدة(الناقل والمسافر)، ويكون صحيحاً بمجرد اتفاق طرفي العقد وتبادل الإيجاب والقبول دون أن يتوقف ذلك على القيام بأي إجراء . وأما تذكرة النقل فدليل إثبات لا غير .

وبالتالي يتضح لنا بمطابقة المادة 36 من القانون التجاري والمادة 549 من القانون المدني ما يلي:

أن عقد النقل من الأعمال التجارية والمتمثلة في المقابلة فالمقابلة هي عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين هو الناقل أن يؤدي مهمة أو عملاً وهو الالتزام بنقل شخص أي مسافر إلى مكان معين وفي وقت محدد، مقابل أجر يتعهد بمقتضاه المسافر بمنحه للناقل، وعليه فإن عقد النقل هو عمل تجاري فحسب. ويعتبر عقد النقل من الأعمال التجارية سواء أشرف عليها شخصاً طبيعياً أم شخصاً معنوياً شركة خاصة أو مؤسسة عامة . كما أن الناقل في هذه الحالة يعد يمتن مهنة المقابلة في نقله للمسافرين وهي عمل تجاري بالنسبة للناقل وحده أما بالنسبة للمسافر فتتحدد طبيعته عمله وفقاً لصفة هذا الأخير مدنياً كان أم تجارياً. يعد الناقل تاجر كون يمتن مهنة تجارية متمثلة في نقل الأشخاص متخذاً في ذلك مهنة معتادة له سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً شرط أن يكون في إطار قانوني ومشروع، أما بالنسبة للمسافر أو الراكب كما نص عليه المشرع فلا بد من

¹ المادة 36 من الأمر رقم 75-59 من ق ت، تنص على أن " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن -

بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين".

² علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 05 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

النظر إلى صفته، إذا كان المسافر تاجر وتعاقد لقضاء حاجات تجارية، اعتبر عمله تجاريا وفقا لنظرية التبعية طبقا لما جاء في المادة 1/4 من القانون التجاري " : يعد عملا تجاريا بالتبعية الأعمال يقوم بها التجار والمتعلقة بممارسة تجارية أو حاجات متجره."

أما إذا كان المسافر ليس تاجر أو أنه تاجر ولكن تعاقد لقضاء حاجات لا علاقة لها بنشاطه التجاري، اعتبر عقد النقل عقدا مدنيا، وفي هذه الحالة كان عقد النقل مختلطا تجاريا بالنسبة للناقل ومدنيا بالنسبة للمسافر¹.

فعقد النقل يعتبر من عقود المعاوضة، فلا يقوم إلا إذا كان النقل مقابل أجر، وفي هذا العقد تقع على عاتق كل من طرفيه التزامات ولكل طرف حقوق، فالناقل ملزم بعملية نقل الأشخاص من مكان إلى مكان آخر المتفق عليه ويلتزم المسافر بالمقابل بدفع ثمن النقل ، وبالتالي فإن النقل المجاني لا تسري عليه أحكام عقد النقل ولا تطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.

المطلب الثاني : الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص

عقد نقل البري للأشخاص، من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات في ذمة طرفي العقد الناقل والمسافر، والتزامات كل طرف تلد حقوق للطرف الآخر².

¹ هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة، دط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997 ، ص292.

² René RODIERE – Barthélemy MERCADAL – DROIT DES TRANSPORTS–TERRESTRES ET AERIENS–5 EDITION DALLOZ 1990.,p123.

الفرع الأول : واجبات المسافرين

قد يرتب عقد النقل البري للأشخاص واجبات للمسافر يجب أن يتقيد بها أثناء عملية النقل حتى يتسنى للناقل من تنفيذ عقده، وقد نظم المشرع الجزائري جملة من الالتزامات التي تقع على عاتق المسافر.

أولاً : دفع ثمن النقل

إن عقد النقل من عقود المعاوضة والتي يتلقى فيها كل من الناقل والمسافر عوضاً لما أعطاه¹ ، فدفع ثمن النقل من بين أسباب العقد بالنسبة للناقل، باعتباره من العقود الملاممة للجانبين² ، حيث يلتزم المسافر بدفع ثمن النقل المتفق عليه، مقابل نقله، إلى المكان المتفق عليه، وهذا حسب ما نصت عليه، المادة 66 من القانون التجاري الجزائري.

و ثمن النقل الأصل في تحديده يكون بصفة رضائية ما بين طرفي العقد الناقل والمسافر، وقد نجده محددًا عن طريق التنظيم الخاضع له، في تقدير تسعيرة تذكرة النقل، ولا مجال لإرادة الأطراف في ذلك. فدفع ثمن النقل قد يدفع قبل بدء عملية النقل إذا كانت شروط وتعليمات التي يضلها الناقل تتطلب الحصول على تذكرة النقل قبل دخول المسافر إلى وسيلة النقل، كما هو الحال في نقل القطارات، وقد يكون دفع ثمن النقل بعد بدء عملية النقل وبعد دخول المسافر وسيلة النقل، كما هو الحال في سيارات النقل العامة³

¹ عزيز العكيلي ، مرجع سابق، ص 334 .

² علي حسن يونس، مرجع سابق، ص 5

³ عزيز العكيلي ، مرجع نفسه، ص 334 .

فيجب على المسافر أن يأخذ مكان في الدرجة المحددة والمبينة في التذكرة والتي دفع ثمن تسعيرتها¹ ، فإذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أقل من ثمن التذكرة بمحض إرادته، فهنا لا يطرح إشكال بالنسبة للناقل. أما وقع خطأ وانعدام الأماكن بالدرجة المعنية ، فإنه، يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض .

ومن بين النصوص التنظيمية لدينا المرسوم التنفيذي الخاص بالتسعيرات في السكك الحديدية، والمرسوم التنفيذي الخاص بتسعيرة الحافلات والمرسوم التنفيذي 36-96 الخاص بالتسعيرات النقل الخاصة بالسيارات الأجرة في المسافات التي تقل عن 30 كلم، والمرسوم التنفيذي الخاص بالتسعيرات النقل الخاص بالسيارات الأجرة في المسافات التي تزيد عن 30 كلم، وكذا المرسوم التنفيذي المتعلق بالتسعيرة القصوى لنقل المسافرين عن طريق سيارات الأجرة الجماعية والفردية.

أما إذا قام المسافر بالجلوس في مكان بدرجة أكثر من ثمن تسليرة التذكرة، هنا وجب عليه، بدفع الفارق، وكذلك يمكن للناقل أن يلام المسافر على دفع ثمن إضافي غير ثمن النقل المحدد، وذلك مقابل القيام بخدمة إضافية يطلب المسافر من الناقل، كتقديم الطعام أثناء عملية النقل² ، إذا كانت تعليمات الناقل لا تسمح بتقديم هذه الخدمات إلا مقابل ثمن إضافي يدفع من طرف المسافر.

وبالمقابل يجوز للمسافر أن يطلب من الناقل برد الثمن الإضافي إذا لم تقدم الخدمات الإضافية التي تقابل ثمن المضاف إلى ثمن الاعتيادي.³

¹ محمد السيد الفقي، اللقود التجارية، ط1 ، منكورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 93 .

² فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ج 1، ط 1 ، دار الثقافة للنكر والتوزيع، عمان، 2008 ، ص 244 .

³ عزيز العكيلي ، مرجع سابق، ص 344 .

وتوجد بعض الحالات يسقط فيها دفع ثمن النقل عن المسافر ومثال هذه الحالات عدول المسافر عن السفر أو التنقل وإخبار الناقل بذلك في وقت ملائم من السفر، ولكن لو عدل المسافر عن مواصلة السفر أثناء الطريق فلا يحق له، استرجاع الثمن الذي دفعه .¹

وفي حالة عدم قيام الناقل بتنفيذ التزامه ، بسبب يرجع إلى تابعيه ، أو إلى وسيلة النقل التي يستعملها ، فمن حق المسافر اختيار وسيلة نقل أخرى، وعلى الناقل تحمل مصاريف إيصاله، إلى المكان المتفق عليه، وأذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو قامت قبل مباشرته، ظروف تجعله، خطرا على الأرواح، فلا يستحق الناقل ثمن النقل.

وللناقل ضمانات تضمن له، الحصول على ثمن النقل إذا لم تكن مدفوعة قبل بد عملية النقل، وهي حق حبس الامتعة² ، وحق الامتياز على ثمنها إذا بيعت استيفاء لمبلغ الأجرة . 4 هذا ما نصت عليه، المادة 200 من القانون المدني، وفي حالة ضياع الامتعة أو تلفها في هذه الفترة لا تترتب عليه، أية مسؤولية، هنا نقول أن المسافر هو متسبب في الحبس لعدم الوفاء بالتزامه ، وعليه، تحمل مصاريف الحبس وفقا للقواعد العامة.

ثانيا : التزام المسافر بتعليمات النقل

حرصا على سلامة المسافرين وراحتهم ولسلامة وسيلة النقل أو المركبة يضع الناقل عدة تعليمات يجب على المسافرين التقيد بها للمصلحة العامة .وذلك تأمينا لسلامة المسافرين³ . وفضلا عن دفع ثمن النقل يجب على

¹ مصطفى كمال طه،، اللقود التجارية وعمليات البنوك، دط، دار المطبوعات الجاملية، الاسكندرية، 2002 ، ص 213 .

² تنص المادة 200 من ق م على أنه، " لكل من التام بأدا شي أن يتمتع عن الوفا به،، ما دام الدائن لم يلرض الوفا بالتام ترتب عليه، وله، علاقة سببية وارتباط بالتام المدين، أو ما دام الدائن لم يقم بتقديم تأمين كاف للوفا بالتامه، هذا."

³ عزيز العكلي ، مرجع سابق، ص 115 .

المسافر التقيد مثلاً بـ " حضور المسافر في المكان والزمان المحددين وذلك قبل السفر، عدم رمي الأوساخ فيها أو عدم جلب الحيوانات إلى داخل المركبة مع ضرورة الجلوس في الأماكن المخصصة لكل مسافر حسب الرقم المحدد في تذكرة السفر دون معارضة الناقل وكذا في وقت .

محدد لسفر، وكذلك تسليم الأمتعة قبل الركوب في وسيلة النقل لتفتيشها من قبيل الناقل، والتأكد من عدم خطورتها على المسافرين الآخرين.

ويكون مكان حضور المسافر إما في محطات سيارات الأجرة، الحافلات أو في محطة السكك الحديدية وهي عموماً مليئة عن طريق اللافتات أو أي مكان آخر تم الاتفاق عليه، من قبل الناقل والمسافر أو جرى العرف المتداول في الحضور لمكان التنقل.

ويكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب المسافر منذ حضوره للمكان، والزمان المحددين في تذكرة النقل إلى غاية مغادرة المسافر لوسيلة النقل، وللقاضي السلطة التقديرية في تحديد المدة اللازمة لمغادرة مكان الوصول، لأجل انقضاء مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر.

كما أنه، على المسافر الاحتفاظ بالامتعة التي بقيت تحت رعايته، وكذا بتذكرة السفر ونشرة الامتعة إلى غاية انتهاء الرحلة ليتمكن من تقديمها متى طلب منه، ذلك.

فالناقل سلطة واسعة تكفل له، الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين وسيلة النقل والمسافرين سالمين إلى المكان المقصود، وفي حالة وجود الخطر أو كشفه، أثناء فترة السفر فيجوز للناقل إنزال الشخص الذي يعتبر خطراً على وسيلة النقل وكذلك الحال بالنسبة للامتعة¹.

¹ فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص 244 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

والتزامات المسافرين المتعلقة بالتقييد بتعليمات الناقل تعد التزامات تعاقدية يفرضها عليه، عقد النقل، لذا فإن الإخلال بهذه الالتزامات يترتب على المسافرين تعويض عن الضرر الذي قد يلحق بالناقل، أما مسؤولية المسافرين عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافرين الآخرين بسبب مخالفته، لتعليمات الناقل، فنقوم على أساس المسؤولية عن الفعل الضار¹.

المتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك _ وقد وجه، القانون رقم 35-90 الحديدية، بعض التعليمات التي يلتزم بها المسافرين أثناء إبرام عقد النقل والتي نذكر منها:

- لا يجوز للمسافرين الدخول إلى العربات دون الحصول على تذكرة النقل .
- عدم الدخول أو التنقل أو التوقف بدون إذن نظامي في أجزاء السكة الحديدية أو ملحقاتها غير مخصصة للنقل العمومي .
- يمنع دخول أسلحة نارية ملقمة .
- يمنع إحضار أي حيوان داخل العربة المخصصة لنقل المسافرين إلا في حالات استثنائية تحدد عن طريق التنظيم؛
- يمنع إحضار أشياء قد تسبب بحكم طبيعتها أو حجمها أو رائحتها في إزعاج المسافرين أو مضايقتهم. واستثناء في ذلك العسكريين وأعوان الأمن الاحتفاظ بأسلحتهم النارية الملقمة إذا كانوا ملزمين بحكم وظيفتهم هذا ما جاء في نص المادة 35 من القانون 35-90

¹ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 335

الفرع الثاني : واجبات الناقل

إن من واجبات الناقل في عقد نقل البري للأشخاص هي تلك الالتزامات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثناء عملية نقله، وهو كذلك الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل، لذا اجتهد المشرع في وضع قوانين تتحدث عن التزامات الناقل منها القانون التجاري . والقانون 01-13، وكذا القانون 90-35 .

لذلك سنتناول في هذا المطلب نقل المسافر وأمتلته، (الفرع الأول) الحرص على سلامة المسافر

وأمتلته، (الفرع الثاني.)

الفرع الثالث : نقل المسافر وأمتلته

إن وصول المسافر وأمتلته، هو سبب عقد النقل بالنسبة للمسافر وهدفه، من التعاقد، لذا من واجب الناقل إيصال المسافر وأمتلته، إلى المكان والامان المتفق عليهما في العقد .¹

كما نصت المادة 62 من القانون التجاري " : يجب على ناقل الأشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر و أن يوصله، إلى وجهته، المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد."

يتضح لنا من نص المادة أنه، يجب على الناقل أثناء عملية نقل المسافرين أن يحرص على سلامة المسافر ويأمن له، الراحة والسلامة أثناء وقت النقل وأن يقوم بتنفيذ العقد بإيصال المسافر إلى المكان المقصود في حدود الوقت المقصود والمعين بالعقد.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص 325 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

و من هنا يظهر لنا الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة، وكل إخلال ومخالفة لهذا الالتزام يكون موجبا للتفويض، لاسيما في حالة التأخير، إذا لم يقم الناقل بتنفيذ التزامه، اتجاه المسافر وجب على المسافر طلب فسخ العقد مع طلب التعويض عن الضرر اللاحق به.

وهذا ما يؤكد لنا أن الالتزام هو الالتزام بتحقيق نتيجة، بإيصال المسافر إلى المكان المحدد، في صياغة المشرع لنص المادة 62 وباستعماله، لفظ " يجب. "

وقد يقوم الناقل بإعلان برنامج يتضمن مواعيد الانطلاق، فيلتزم باحترام هذه المواعيد ويعد متخلفا عن تنفيذ التزامه، إذا تخلف عن مواعيد الانطلاق أو لم يتخذ الاحتياطات اللازمة للانطلاق، خصوصا وأن الناقل يثبت وقت الانطلاق في تذكرة السفر.

هذا ما نصت عليه، المادة 16 من قانون 01-13 في قولها " يلزم متعاملوا النقل البري بإعلام المستعملين عن طريق كل الوسائل المناسبة وباستمرار، بالشروط العامة للنقل فيما يخص الأجال والوتيرة والتوقيت". وكذلك يضمن الناقل للمسافر في حالة التأخر عن الوصول في الميعاد المحدد مع إمكانية التعويض.

الفرع الرابع : الحرص على سلامة المسافر وأمتعته

إن عقد النقل البري للأشخاص لا يختلف عن عقد النقل البري للبضائع إذ يرتب على عاتق الناقل التزاما بتحقيق هدف معين وهو وصول المسافر وأمتعته، سالما إلى المكان المتفق عليه، وفي الميعاد المحدد¹. فالتزام الناقل وحرصه، على سلامة المسافر هو أهم التزام وهذا ما نصت عليه، المادة 62 من القانون التجاري تنص صراحة على أن الناقل ملزم بضمان سلامة المسافر منذ ركوبه، وسيلة النقل إلى غاية وصوله،

¹ عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 115 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

إلى المكان المقصود، وكذلك جاء في نص المادة 64 من نفس القانون بقولها " تترتب مسؤولية الناقل إزام المسافر ابتداء من تكلفه، به " .

وعلى هذا وبموجب المادتين نجد أنه، لا يكفي أن يثبت الناقل أنه، بذل ما يبذله، الناقل الحريص في المحافظة على سلامة المسافر، وأنه، اتخذ كل الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامته، أثناء تنفيذ عملية النقل، لأن التزام الناقل التزام بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية يقتصر أثره على اتخاذ الوسائل الكفيلة بالمحافظة على سلامة المسافر.

وتبدأ مسؤولية الناقل بضمان سلامة المسافر من بد تنفيذ اللقد وتنتهي بانتهائه ، ويعتبر القضاء الفرنسي ان الالتزام بسلامة المسافر في النقل بواسطة السيارات والعربات وما شابه، ذلك يبدأ منذ اللحظة التي يمتطي المسافر في وسيلة النقل وهذا يعني أنه، لا يشترط لبدء المسؤولية دخول المسافر والجلوس في المكان المخصص له، ولكن عندما يشرع في الصعود يكون التزام الناقل بالسلامة قد بدأ، فلو أنزلق المسافر عندما كان يريد الصعود إلى المركبة وكسرت ساقه، ففي هذه الحالة تترتب مسؤولية الناقل العقدية ويلزم بالتعويض الا إذا ثبت ان الانزلاق كان بخطأ من المسافر.

والتزام الناقل لا يقتصر على نقل المسافر وسلامته، فقط وإنما يلتزم كذلك بسلامة أمتعته ، ويجب التفرقة فيما يتعلق بالأمته فتوجد الأمته اليدوية أو المحمولة والتي يستحفظ بها المسافر وتكون في حيازته، أثناء النقل، في حين الأمته المسجلة التي يسلمها المسافر للناقل بتذكرة نقل الأمته أو أي مستند آخر¹

أولاً - الأمته اليدوية أو المحمولة : وهي الأمته التي لا تسلم للناقل وإنما يحتفظ بها المسافر معه، أثناء النقل وتكون في حيازته ، والأمته اليدوية عادة تكون من الأشياء الصغيرة التي تسمح تعليمات الناقل بأن يحملها

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 95 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

معهم، المسافر دون مقابل، وهذه الأمتعة لا تدخل في عقد النقل أي أن نقلها لا يستند إلى العقد المذكور وإنما يسمح الناقل للمسافر بأخذها معه، في وسيلة النقل دون مقابل.¹

تنص المادة 65 من القانون التجاري " : ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد والتي يحافظ عليها المسافر. "

فالمشرع ألقى الناقل من حراسة الطرود المحمولة باعتبار أنها تحت مسؤولية المسافر، لأن التزام الناقل بنقل الأمتعة المحمولة مجرد رخصة تقررت للمسافر، فلا يوجد شرط في عقد النقل يلزم الناقل بنقلها، لأن الناقل لا يعلم بمحتواها ولا تكون في حراسته، وإنما تبقى في حراسة المسافر الذي يحتفظ بها معه، أثناء النقل، وبذلك فإن مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة اليدوية مسؤولية تقصيرية، وليست مسؤولية تعاقدية، فإذا أراد المسافر أن يطالب التعويض عن هلاكها أو تلفها لابد أن يثبت الخطأ الذي صدر عن الناقل أو عن تابعيه، والذي كان سببا في هلاكها أو تلفها أو ضياعها.

ثانيا - الأمتعة المسجلة : وهي الامتعة التي يسلمها المسافر إلى الناقل وتكون عندئذ في حراسته، أثناء فترة السفر وهذا النوع من الأمتعة يسلم إلى الناقل في المحطة ولا يدفع المسافر عنها ثمن إضافي إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به،².

وتنص المادة 69 من القانون التجاري صراحة على أن " : يخضع نقل الأمتعة المسجلة لأحكام المواد التي جاء بها القانون التجاري التي تتحدث عن الأمتعة المسجلة.

¹ فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص 246 .

² فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، مرجع نفسه، ص 246 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

ويتضح لنا في هذه الحالة أن نقل الأمتعة المسجلة عبارة عن نقل البضائع وبالتالي فإن الناقل له، نفس الالتزام المقرر في حالة نقل البضائع، علماً أنه، في هذه الحالة يصبح المرسل والمرسل إليه، هو نفسه، المسافر، لأن الأمتعة المسجلة هي تلك الأشياء الخاصة المخصصة للاستعمال الشخصي للمسافر ولإشباع حاجاته، الحوائج التي تحتوي على ملابسه، وحاجياته.

كما أنه، على الناقل تسخير أماكن مناسبة لنقل و حفظ الأمتعة المسجلة اثناء فترة السفر، و تسليم نشرة الأمتعة للمسافر بخصوصها و التي يتكفل بنقلها، حتى يتم الرجوع إليها في حالة الضرورة، بالإضافة إلى أنه، ملزم بتسليم الأمتعة المسجلة كما أسلمها و هو مسؤول عن ضياعها الجزئي أو الكلي، التلف أو التأخير.

كما جاء في المادة 47 من القانون التجاري، و يتبين أن الالتزام الملقى على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة.

إن الناقل من واجبه، أن يحرص على سلامة المسافر وأمتعته، أثناء تنفيذه التزامه، ولكن رغم هذا يجب على الناقل اتخاذ بعض الاحتياطات في حالة وقوع أي ضرر قد يصيب المسافر وأمتعته، ، ومع التطور الهائل لوسائل النقل وكذا كثرة حوادث المرور، أصبح من الضروري على المستغلين لهذه الخدمة إجبارية التأمين.

فالتأمين كذلك هو من العقود الذي يتعهد بمقتضاه المؤمن مقابل أقساط سنوية أو قسط يدفع مرة واحدة بأداء مبلغ من المال إلى المتعاقد معه، أي المؤمن له، أو إلى من يعينه، هذا المتعاقد أي المستفيد إذا تحقق حادث احتمالي .¹

¹ البشير زهرة، التأمين البري، ط2 ، مؤسسات عبد الكريم بن عبد الله، تونس، دس، ص 313 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

تكمن أهمية التأمين التي يعتمد عليها الناقل لتأمين المركبة و الأشخاص المنقولين في حساب ضمان التعويض في حالة وقوع حادث يمس سلامة المسافر و كذا أمتعته ، لاسيما و أن الناقل ملزم بسلامة المسافر و هذا الالتزام التزام بتحقيق نتيجة.

وقد يختلف التأمين في عقد النقل البري للأشخاص باختلاف وسيلة النقل التي يعتمده الناقل فمثلا تسري إلزامية التأمين على المركبات ذات محرك كالسيارات والحافلات بعكس النقل بالسكك الحديدية، فإن شركة النقل 10 المتعلق بالزامية _ بالسكك الحديدية تؤمن نفسها بنفسها، وهذا ما جاء في نص المادة 2 من الأمر رقم 74-

15

التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، وباعتبار أن الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية تابعة للدولة لذلك أخضعها القانون السالف الذكر إلى عدم إلزامية التأمين وهذا ما جاء في نص المادة 3 من الامر 74 - 15 .¹

وبالرجوع إلى الأمر 95-07 وبالتملىن في نص المادة 1/163 والتي تنص على انه يجب على الشركات والمؤسسات / التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية التأمين على مسؤوليتها تجاه الغير " نلاحظ انها جاءت مخالفة تماما لما ورد في نص المادة 3 من الأمر 74-15 ، حيث نلاحظ أنها وضعت لبس وغموض كبير يطرح لنا- إشكال حول إعفا الكركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية من الزامية التأمين.

¹ المادة 2 و 3 من الأمر رقم 74 - 10 مؤرخ في 30 جانفي 1974 والمتعلق بالامية التأمين على السيارات وبنظام التلويض عن الأضرار، ج ر، اللدد 10 ، المؤرخة في 10 فيفري 1052 ، تنص على انه، " : أن الدولة ملفاة من الالتام بالتأمين ، فإنه، تقع عليها التامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها . " و نص المادة 3 تنص "لاتسري الامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر ، على النقل في السكك الحديدية."

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

كما نجد في نص المادة 1/166 من 07-95 التي تنص على أنه، " : يجب- على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً لمسؤوليتهم تجاه الأشخاص المنقولين " ، يتضح لنا أنه، يجب على كل شخص محترف يمتحن مهنة النقل العمومي للمسافرين، عبر البر أنه، ملزم بتأمين الأشخاص الذين هم تحت مسؤوليته، أثناء عملية نقلهم.¹

نستنتج من دراستنا هذه أن عقد النقل البري للأشخاص هو نوع من أنواع عقود النقل المختلفة، وهو ذلك النشاط الذي يقوم به، شخص أيا كانت صفته، طبيعي أو معنوي، بنقل أشخاص من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو بوسائله، الخاصة للنقل، ولا بد أن يتكفل به، شخص محترف، وعقد النقل البري للأشخاص يعد عملاً من الأعمال التجارية. أما بالنسبة لأثار عقد نقل الأشخاص، يلد لنا عقد نقل الأشخاص من اللقود الرضائية الذي ينلقد بمجرد تطابق إرادتي طرفي اللقد، وهو كذلك من اللقود الملامة للجانبين، إذ يرتب التامات في ذمة طرفي اللقد الناقل والمسافر، والتامات كل طرف تلد حقوق للطرف الآخر، إذ يرتب واجبات للمسافر يجب أن يتقيد بها

أثنا عملية النقل، كما يرتب كذلك واجبات على عاتق الناقل و هي تلك الالتمات التي يجب أن يوفرها للمسافر أثنا عملية نقله .

المطلب الثالث : المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص

قد ينشئ على كل عقد التزام في ذمة أطرافه ، وبمجرد إبرام هذا العقد تترتب عليه، مسؤولية عقدية. فتكون المسؤولية في عقد النقل البري للأشخاص على إخلال الناقل بتحقيق نتيجة، وهي بإيصال المسافر و أمتعته،

¹ الأمر رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر، اللدد 13 المؤرخة في 08 مارس

سالما معافى وفي الميلاد والمكان المقصود وفي حالة وقوع ضرر بالمسافر وأمتعته، بإصابته، في جسمه، عجزه عن العمل، هلاكه، أو تعرضه، لأضرار معنوية أو التأخير في مواعيد السفر و ضياع أمتعة المسافر أو تلفها، فهنا تنشئ المسؤولية على عاتق الناقل.¹

وتقول القاعدة العامة العقد شريعة المتعاقدين، لهذا يمكن أن يلقى أحد أطراف العقد كليا أو جزئيا من هذه المسؤولية، تطبيقا للنصوص القانونية الواردة في القانون التجاري.

الفرع الأول : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر

إن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافر هي مسؤولية تعاقدية مسندة إلى الالتزام بضمان سلامة المسافر أثناء النقل، وقد تتحدد مسؤولية الناقل بمقدار الضرر دون أن يلتزم المسافر بإثبات الخطأ ولكن الناقل يستطيع أن يتصل من المسؤولية إذا اثبت أن الضرر وقع نتيجة قوة قاهرة أو خطأ المتضرر أو بفعل الغير². من خلال دراستنا للمادتين 62 و 64 من القانون التجاري يتضح لنا أن المكرع ألقى على عاتق الناقل التزام بضمان سلامة المسافر و توصيله، سليما معافى إلى المكان المقصود و المتفق عليه، في العقد.

وكما ذهب القضاء الفرنسي قديما إلى أنه، لا يجوز للمسافر الذي يصاب بحادث أثناء النقل أن يرجع على الناقل إلا على أساس المسؤولية التقصيرية فيكون عليه، إثبات خطأ الناقل ، في هذه الحالة نقول أن المسافر في مركز ضعيف يجد عادة نفسه، في موقف صلب عندما يكلفه، بإثبات خطأ الناقل، فغالبا ليس لديه، الإمكانيات التي تساعده في إثبات هذا الخطأ في مواجهة الناقل.

¹ عزيز العكلي، الوجيا في القانون التجاري، مرجع سابق، ص 339 .

² الياس ناصيف، الكامل في قانون التجاري، ج 1 ، ط 1 ، منكور بحر المتوسط ومنكورات عويدات، بيروت_باريس،

فكان القضاء الفرنسي إلى غاية أوائل القرن العشرين يرى أن مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء نقله، لا يمكن أن تكون إلا تقصيرية، و على المسافر لضمان حقه، هي إقامة الدليل على خطأ الناقل الذي أدى إلى إصابته، للحصول على التعويض¹.

و إزاء انتشار وسائل النقل وتطورها وزيادة حوادث المرور وتعذر إثبات خطأ الناقل وتحت تأثير الفقهاء تحول القضاء الفرنسي عن مذهبه، السابق واستقر على تطبيق قواعد المسؤولية العقدية على حوادث نقل المسافرين على أساس أن عقد النقل يتضمن التزاما على عاتق الناقل بضمان سلامة المسافرين

(**Obligation de sécurité**) أي بإيصاله، سالما معافى إلى المكان المقصود.

وهو التزام الملقى على عاتق الناقل والذي بمجرد الإخلال به، يتحمل المسؤولية، ولا يقبل من الناقل إثبات أنه، بدل جهد وتوخي الحيطة في تنفيذ ما التام به ، لأن هذا إنما يكون دليل على أنه، بذل عناية الشخص المعتاد ولو لم يتحقق الغرض المقصود .وتعتبر مسؤولية الناقل عقدية لأن المسافر الذي يطالب بتعويض عن الضرر الذي تعرض له، في حادث النقل لا يلام إلا بإثبات قيام العقد والضرر الذي لحقه².

و كذلك جا في محكمة النقض الفرنسية في 1984/10/14 تأييد حكم محكمة *Loise Clermont* بإقرارها " : أنه، لا يمكن أن تطبق على ناقل الأشخاص نفس القواعد الخاصة بنقل الأشياء ، كون نقل البضائع أو الأشياء ثابتة وغير متحركة والناقل يسيطر عليها سيطرة تامة، عكس نقل الأشخاص، إذ للمسافر حرية الحركة وهذا ما يحول دون القول بالتزام الناقل بضمان سلامته،

¹ مختار رحمانى محمد، مرجع سابق، ص 42 .

² مصطفى كمال طه،، مرجع سابق، ص 216 ،ص 217 .

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

في الالتزام ببذل عناية يكون على المسافر عب إثبات تقصير الناقل في التزامه، أو خطئه ، و بمجرد وقوع الضرر للمسافر يلد الناقل مخلا بالتزامه ، باعتبار أن المسافر يضع كامل ثقته، في الناقل كونه، مسؤولا عن نقل المسافر وإيصاله، إلى المكان المقصود سليما معافى.

كما أن دور المسافر هنا سلبي ما عدا عند ركوبه، أو ناوله ، و ما على المسافر إلا إثبات أن الإصابة كانت نتيجة للنقل لتترتب مسؤولية الناقل، كما أن الحوادث التي يبقى مصدرها مجهول تبقى بدورها ملقاة على عاتق مسؤولية الناقل.

وتحدد فترة مسؤولية الناقل وقت تنفيذ النقل، فقد ذهب القضاء الفرنسي في شأن بداية هذه الفترة إلى التفرقة بين التي يكون فيها الحصول عن التذكرة شرطا للركوب في وسيلة النقل وبين الحالة التي لا يلزم فيها الركوب.

فإذا كان حصول المسافر على تذكرة النقل شرطا للركوب في وسيلة النقل، كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية، فإن فترة المسؤولية تبدأ من وقت تواجده في المكان المخصص للصعود إليه، من حاملي تذكرة النقل (أي على الرصيف) ، وأما في وسائل النقل الأخرى فتبدأ فترة المسؤولية من الوقت الذي يصعد فيه، المسافر إلى وسيلة النقل، وأما عن نهاية المسؤولية يمكن تحديدها من الوقت الذي ينتهي فيه، اتصال المسافر بوسيلة النقل، وهذا لا يعني وقت الوصول، لا الوقت الذي يغادر فيه، المسافر وسيلة النقل.

وتتقطع المسؤولية بانقطاع اتصال المسافر بوسيلة النقل بصفة مؤقتة، كما في حالة تغيير القطار أو ترك وسيلة النقل في إحدى المحطات لقضاء حاجة، فلا يكون الناقل مسؤولا على أساس الالتزام بضمان سلامة المسافر عن الأضرار التي تصيبه، أثناء فترة الانقطاع، والعبرة في هذا هي انقطاع الاتصال الفعلي للمسافر

بوسيلة النقل مهما كانت مدته ، لا بمجرد توقف وسيلة النقل في الطريق ما دام المسافر لم يغادرها في هذا الوقت.¹

وفي بعض الحالات لا تكون فيها مسؤولية الناقل تعاقدية وإنما تقصيرية، إذا توفي المسافر بسبب حادث أثناء الطريق، فإن من حق ورثته، مطالبة الناقل بتعويض ما لحقهم من ضرر بسبب وفاة مورثهم، ولكن مطالبتهم تكون على أساس المسؤولية التقصيرية.²

قد يشترك المسافر والناقل في خطأ إحداث الضرر فعندئذ يلتزم الناقل بالتعويض بنسبة الخطأ التي اشترك فيها ومن أمثلة ذلك صعود أو نزول المسافر في وسيلة النقل قبل توقفها.

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الأمتعة

يعتبر الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الأمتعة أثناء عملية النقل، وهذه المسؤولية هي التزام ملقى على عاتق الناقل بتحقيق نتيجة ببذل عناية والمحافظة على سلامة الأمتعة. كما سبق لنا أن قسمنا الأمتعة إلى نوعين:
الأمتعة اليدوية (المحمولة) والأمتعة المسجلة.

ف نجد أن المادة 67 من القانون التجاري أعفت الناقل من مسؤولية الأمتعة اليدوية، باعتبارها تحت مسؤولية المسافرين، إلا أنه، قد تكون هناك طرود محمولة كبيرة الحجم تستوجب وضلها في أماكن مخصصة بليدا عن حراسة المسافرين، و في حالة وقوع ضرر لهذه الطرود أو ضياعها أو تلفها أو، فهنا تقوم مسؤولية الناقل، وللإنقاص منها ما عليه، إلا إثبات أنه، بذل العناية الكافية لحراسة هذه الطرود، وأن الأمتعة التي تم قيدها أو

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 97

² عزيز العكلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، مرجع سابق، ص 340 .

تسجيلها تكون موضوع لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين، أمل الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقد ولا يكون الناقل مسؤولاً عنها إلا إذا قام المتضرر البينة على ارتكابه، خطأ معيناً¹

أما بالنسبة للأمتعة المسجلة فنجد المادة 68 من نفس القانون أحالت على المواد من 46 إلى 48 و من 52 إلى 61 فيما يخص بنقل الأمتعة المسجلة.

ويتبين لنا أن المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل الأشخاص فيما يخص الأمتعة المسجلة هي نفسها المسؤولية الملقاة على عاتق ناقل البضائع، وقد تتحقق المسؤولية التقصيرية للناقل إذا ثبت من إصابة الضرر أن الضرر المذكور نتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه،²

وهنا نقول أن الناقل يكون مسؤولاً على الحفاظ على سلامة أمتعة المسافر، لأن الالتزام الملقى على عاتقه، هو التزام بتحقيق نتيجة، وهي تسليم المسافر أمتعته، كما أستلمها منه ، وفي حالة الإخلال بالالتزام ووقوع الضرر للأمتعة يتحمل الناقل المسؤولية.

والناقل مسؤولاً كذلك حتى عن التأخر في وصول الأمتعة المسجلة وتسليمها للمسافر، و هنا في هذه الحالة على المسافر أن يقوم بإثبات التأخير الواقع وكذا الضرر الواقع حتى يحصل على التعويض جراً للضرر الحاصل على الأمتعة³

¹ الياس ناصيف، مرجع سابق، ص 338 .

² فوزي محمد سامي ، محمد فواز المطالقة، مرجع سابق، ص 246 .

³ عباس حلمي المنالوي، القانون التجاري "اللقود والأوراق التجارية"، ط6 ، ديوان المطبوعات الجاملية، 1992 ، ص

أما بالنسبة للحيوانات التي يحملها المسافر معه، أثنا عملية النقل، فقد نص عليها القانون 90-35 في نص المادة 36، أن الحيوانات تخضع إلى نظام نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة، و في حالة موت هذه الحيوانات، فإن الناقل مسؤول عن الضرر الذي أصابها أو هلاكها، كما يمكن للمسافر طلب التعويض، أما إذا كان الحيوان في حيازة المسافر في نفس وسيلة النقل، وفي حالة وقوع ضرر بالحيوان أو هلاكه، فإنه، لا يستوجب طلب التعويض، ذلك أنه، كان تحت حراسة مالكه، إلا إذا أثبت المسافر أن سبب هلاك الحيوان كان بخطأ من الناقل، أو بفعل أحد مستخدميهِ، أو أعوانه .

الفرع الثالث : مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير عن وقت التنقل

يلعب عامل الوقت دورا هاما في حياة المسافر، حيث من الملاحظ أن عامل الوقت يعد معيارا أساسيا في تحديد نمط ونوع النقل المستعمل، فللناقل مسؤولية على عاتقه، وهي إيصال المسافر في الميلاذ المحدد سالما معافى هذا ما نصت عليه، المادة 62 من القانون التجاري، بالإضافة إلى أن الناقل ملام بإعلام المسافرين بالآجال و الوتيرة و التوقيت كما نصت عليه، المادة 16 من _16. القانون 91

ويكون الناقل ملام بتنفيذ التزامه، في إيصال المسافر في الوقت المحدد والمتفق عليه، في العقد، ويكون كذلك مسؤولا عن التأخير في حالة توفر الشروط التالية:

- أن يحدد الناقل وقت الوصول أو يتفق طرفا العقد على وقت الوصول، وكذا أوقات التوقف أثناء فترة

السفر، بالمقارنة مع الوقت المتفق عليه ؛

- أن يكون سبب التأخر راجع إلى عدم التزام الناقل، وإذا أراد الناقل أن يعفي نفسه، من
- أن يكون ضرر التأخير الذي تسبب فيه، الناقل، ضرر جسيم كأن يفوت الناقل للمسافر فرصة إبرام

صفقة محددة الوقت أو التأخر عن موعد إجراء مسابقة.

المبحث الثاني : عقد النقل البحري للأشخاص

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص

نبذة تاريخية عن النقل البحري

هو نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستخدام السفن والزوارق أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه. يتم معظم نقل البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية¹.

ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري. ويعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة.

حيث إن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار والمحيطات. وتلاههم الفينيقيون والإغريق والرومان حتى العصر الراهن حيث ناقلات النفط الضخمة. والسفن والحاملات العملاقة إلى ما يزيد على مائتي ألف طن.

أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية. وكان دور العرب المسلمين سابقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدتهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط، وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب².

¹ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دط، (مصر: دار الجامعة الجديدة لمنشر)، 1999، ص 47

² المرجع السابق، ص 48

• تعريف عقد النقل البحري للأشخاص :

تعرف المادة (196) عقد النقل البحري بأنه (عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر) إذا المشرع أورد تعريفا واحدا لعقد النقل البحري للبضائع¹

والأشخاص ويبرز هذا التعريف أن جوهر العقد هو تغيير مكان البضائع فالشاحن لا يشغل ذهنه بالسفينة وهل هي مجهزة أم لا فكل ما يعنيه هو تعهد الناقل في نقل وشحن بضائعه وذلك مقابل دفع أجره تتحدد كمقابل لعملية النقل البحري تعريف باللغة الإنكليزية وهو ما يلي²:

Amaritime transport contract where by the carrier is bound to transport the goods or persons by sea against transport charges])

وقد أخذ البعض على تعريف قانون التجارة البحري المصري لعقد النقل البحري بعض المآخذ كعدم تعيينه للعنصر الجوهرى في هذا العقد وذلك بإبراز معنى النقل وهو تغيير مكان البضائع كما يؤخذ عليه بأنه لا يشير إلى ضرورة أن يتم النقل بحرا بواسطة سفينة ومعناها أنه يعتبر نقل بحري ولو لم تكن السفينة هي الأداة المستخدمة كالزحافات الهوائية في حين نرى أن النقل البحري الخاضع لأحكام قانون التجارة البحرية هو ذلك النقل الذي يتم بواسطة السفينة ويتضح ذلك من نص المادة 198 التي تقضى بسريان أحكام الفصل الخاص بعقد النقل البحري على العقد سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزة أم مستأجرا لها ومؤدى ذلك أنه لم يكن فى اعتبار المشرع سوى النقل الذي يتم بحرا بواسطة سفينة.

¹ القانون رقم 09 08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 ، يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الإدارية.

² كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، ط، 2002 ، ص5

كما أخذوا عليه جعله من عنصر الأجرة ركنا في عقد النقل البحري والواقع أن النقل المجاني متصور حدوثه من الناحية العملية ومن المآخذ أنه لم يعرض من أطراف العقد إلا للناقل البحري ونفس التعريف أتى به قانون التجارة البحرية السوري لعام 2007.

وبعد الوقوف على تلك المآخذ وضعوا هذا التعريف بأن عقد النقل البحري للبضائع (هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر و بواسطة سفينة مقابل أجره)، ونؤكد على أن عقد النقل البحري يختلف عن عقد إيجار السفينة الذي سنتعرض له ولهذا الاختلاف عند دراستنا لخصائص عقد النقل البحري¹.

الفرع الأول : أهمية النقل البحري للأشخاص²

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة

¹ مصطفى كمال، القانون البحري، دط، (مصر :دار المطبوعات الجامعية)، 2000 ، ص28

² عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، دط، مصر ص 422

تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

الفرع الثاني: استراتيجية النقل البحري للأشخاص¹

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب. كما يعتبر النقل البحري عنصراً من عناصر لوجستيات التجارة.

ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة. وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار طريقة النقل البحري فإن المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

- وقت التسليم: يجب ان يكون اسرع ما يمكن لإرضاء العميل.
- التكلفة: يجب ان تكون اقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة.
- التكلفة الرأسمالية: وتشمل فوائد رأس المال
- تدفقات رأس المال: وارتباطاتها بالوقت المستغرق أثناء النقل.
- تكلفة التأمين والتغليف: الذي يجب ان يكون مناسباً لكل وسائط النقل المستخدمة.

¹ محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دط، (مصر: دار الجامعة الجديدة)، 2007 ، ص 311

الفرع الثالث : سوق النقل البحري للأشخاص¹

يوصف النقل البحري بأنه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته، فإذا قدر للشاحن ان يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار:

- 1- معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحى لكل نوع من انواع البضائع وبنود العقد المتعلقة بها.
- 2- مراقبة سوق النقل الملاحى العالمى عن كثب ومعرفة أسعار النولون المختلفة لكل سوق. فقد تعرض احدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحى غير منتظم سعر نقل اقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتخذ خط ملاحى اطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين. وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحى لقسمين اساسيين هما:

اولا: سوق الخطوط المنتظمة

تتسم خدمة الخطوط المنتظمة بتكلفة التشغيل العالية والثابتة. فمن اجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقا قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة او فارغة. فضلا عن أن هذه السوق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة ومنتظمة ونوعية السفن الممتازة وحالتها الجيدة وأعمارها الصغيرة. كما تتميز بصدور قوائم بأسعار الشحن كل فترة (حوالي كل 3 اشهر) وغالبا ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى غير المنتظمة. كما ان البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض الأسعار.²

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، ذط، (مصر: دار الفكر الجامعي)، 2009، ص2

² أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص11

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

العناصر المؤثرة على جدول الابحار والتزود بالوقود:

- حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس

- العوائق السياسية.

- العوائق التجارية المفروضة من قبل بعض الدول على منتجات دول اخرى.

- الحروب والنزاعات والعمليات الارهابية.

- حالة الطقس السائد في بعض الأماكن.

- قوانين الأمن المفروضة حديثا.

ثانيا: سوق السفن الجواله (السفن المستأجرة): ينقسم هذا السوق إلى قسمين ثانويين هما

- سوق الناقلات ويقصد بها ناقلات النفط ومنتجاته والغازات المسالة.

- سوق حاملات البضاعة الصلبة الجافة. ويتحدد السعر في هذا السوق وفق نظرية العرض والطلب

السائدة لكل نوع من المنتجات المطلوب نقلها.

للتمييز بين السفن العاملة على خطوط منتظمة والسفن الجواله فإن اول ما يجب مراعاته هو ان مشغلي

الخطوط المنتظمة هم ناقلون عموميون وعلى هذا:

- الشركات التي تعرض خدمات النقل البحري سواء منتظمة أم جواله يطلق عليهم اسم الناقلون وزبائنهم

هم الشاحنون.

- شركات النقل المنتظم تنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول والموانئ وتلتزم امام الشاحنين

بهذه المواعيد والاسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضائع المتوفرة في كل ميناء او عدم

وجودها.

- السفن الجواله غالبا ما تنقل نوع واحد او نوعين من البضائع في الرحلة الواحدة لشاحن واحد فقط.

- شحنه الخطوط المنتظمة تشمل كل ما يطلق عليه بضائع عامة اما شحنه الجواله فتشمل البضائع المفرطة او السائلة والتي تشحن بكميات كبيرة

المطلب الثاني :خصائص عقد النقل البحري للأشخاص

الفرع الأول : عقد النقل البحري عقد رضائي:

حيث أنه ينعقد بمجرد تلاقى إيجاب وقبول متطابقين وهذا يعنى أنه لا يتوقف إنعقاد العقد على إتخاذ إجراء معين كإصدار سند الشحن أو قيام الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري تمهيدا لنقلها كما لايشترط لإبرامه صيغة معينة ولايشترط إفراغه في شكل خاص والرضا ضروري لإبرام العقد. ولذلك فإذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مدونة في سند الشحن أو إيصال إستلام البضائع فإن له مطلق الخيار في أمرها فله إخراجها من السفينة أو نقلها بأجرة تعادل أجرة نقل البضاعة من نفس النوع إلى نفس المكان مع إحتفاظه بحقه في المطالبة بالتعويض أما إذا وجدها على السفينة أثناء السفر فله أن يأمر بإلقائها من السفينة إذا وجد أنها ستلحق الضرر بالسفينة أو بالبضاعة المشحونة¹

الفرع الثاني : عقد النقل البحري عقد إذعان:

الأصل أن يتم إبرام العقد بإتفاق طرفيه بعد مناقشتها بالشروط الواردة فيه غير أن طرق الممارسات البحرية المالية والتجارة الدولية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحري للبضائع خاصة في

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، ط3، (الأردن :دار الثقافة)، 2012 ، ص13

حالة عقد النقل البحري للبضائع بسند شحن على سفن الخطوط المنتظمة حيث يقتصر دور الشاحن على قبول الشروط الموضوعية من قبل الناقل الذي يحتكر هذه الخدمة أو رفضها دون مناقشتها أو تعديلها¹.

كما أن الشاحن لا يقبل العقد بعد مناقشة ومفاوضة كما هو الحال بالنسبة للمستأجر في عقد إيجار السفينة وإنما هو مضطر إلى القبول بسبب الإحتكار الفعلي الذي يتمتع به الناقلون من حيث تماثل شروط النقل لديهم جميعا وطالما أن عقد النقل هو من قبيل عقود الإذعان فإنه يجب على القاضي أن يفسر عبارات العقد الغامضة بما لا يضر بمصلحة الطرف المدعن وهو الشاحن.²

¹ محمد بيجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص67

² محمود فريد العربي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، دط، مصر: دار الجامعة الجديدة، 2002، ص

كما تنص المادة¹ 752 من القانون الجزائري البحري .

مما سبق نجد أن كل هذا حدا بالمشروع الوطني في قانون التجارة البحرية المصري(م/236) وكذلك السوري إلى وضع أحكام آمرة لايحوز الإتفاق على مخالفتها تهدف إلى تخفيف حدة وقسوة الاشتراطات التي يضعها الناقل ،وتحمى الشاحن وهو الطرف الضعيف في العقد. 3- عقد النقل البحري من عقود المفاوضة:

حيث يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من النقود هو أجره النقل والتي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري ويلاحظ في هذا الصدد أنه لايلزم بالضرورة أن تتمثل أجره النقل في مبلغ من النقود إذ نظريا لايمنع القانون ذلك ولكن بمراعاة أن مشروعات النقل البحري هي من قبيل المشروعات الرأسمالية التي تهدف إلى تحقيق الربح النقدي فإن العمل لايشير إلا إلى الإتفاق على إستحقاق الناقل البحري أجره نقدية لاعينية أو ماشابه ذلك. (4-عقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين.

إن عقد النقل البحري هو من العقود الملزمة لجانبين وهما في عقد النقل الناقل والشاحن حيث يتمثل التزام الناقل الجوهرية في إنجاز عملية النقل بينما يتمثل التزام الشاحن الرئيسي في أداء أجره النقل وكذلك تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل ، كما يلتزم الناقل باستلام البضاعة من الشاحن وتسليمها للمرسل إليه.

¹ تنص المادة 752 من القانون الجزائري على أنه: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع.

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها.

ج- الحالة والتكيف الظاهران على البضاعة .

الفرع الثالث :العقد النقل البحري من العقود الفورية:

ولو طال الزمن المطلوب تنفيذ النقل فيه مادام الإلتزام بالنقل يقتضي تنفيذا فوريا ،أي يتم دفعة واحدة ولا يؤثر في ذلك استغراق النقل لفترة من الزمن إذ يرد العقد على تغيير مكان البضائع ولا يرد على أداء لا يتم بطبيعته إلا في الزمان .لذلك لا يعدو دور الزمن في عقد النقل البحري للبضائع سوى محدد لنطاق الإلتزامات الناقل الذي يجب عليه تسليم البضاعة المنقولة في الميعاد المتفق عليه وإلا ثارت مسؤوليته عن التأخير¹

الفرع الرابع: عقد النقل البحري ذو طبيعة تجارية

إن الفقه اختلف حول هذه الخاصية ،فمنهم من اعتبر عقد النقل البحري من العقود التجارية بصفة مطلقة طبقا للمادة 6 من قانون التجارة المصرية التي اعتبرت كل عمل متعلق بالنقل البحري من الأعمال التجارية بغض النظر عن ممارستها من خلال حرفة تجارية . ([بينما الرأي الآخر والغالب وهو أن عقد النقل البحري للبضائع هو تجاري دائما بالنسبة للناقل لاحترافه ممارسة عمليات النقل البحري ،وهو عمل تجاري بالتبعية غالبا بالنسبة للشاحن لكونه تاجرا واتصال النقل في معظم الأحيان بنشاطه التجاري وفي حال لم يكن الشاحن تاجرا ويبرم عقد النقل البحري لنقل أغراض خاصة به في هذه الحالة لا يعد العقد ذو طبيعة تجارية بالنسبة إليه ويأخذ وصف العمل المختلط في العلاقة بين الطرفين.

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1991 ، ص 159

الفرع الخامس: عقد النقل البحري ذو طبيعة دولية

إن كلا من معاهدة هامبورج 1978 وكذلك بروتوكول بروكسل 1968 قد تبنا معيارا جغرافيا لدولية النقل البحري حيث نصا على أنه حتى نكون في صدد عقد نقل بحري يجب أن يكون بين دولتين مختلفتين أي عندما يكون على سبيل المثال ميناء الشحن في دولة وميناء التفريغ في دولة وهناك حالات كثيرة على ذلك ،وعلى هذا فإن النقل إذا تم بين دولتين أعضاء في اتحاد واحد وتابعتين لحكومة فيدرالية واحدة مثل الولايات المتحدة الأمريكية حاليا فلا نعتبر ذلك عقد نقل بحري وجدير بالذكر أن القانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 إذا كان يطبق على النقل البحري الداخلي فإنه قد استبعد الملاحة الساحلية بين موانئ مصر من نطاق تطبيقه إلا إذا اتفق على غير ذلك (م/2/227)¹.

ومعنى ذلك أن الأصل في الملاحة الساحلية كالملاحة بين الإسكندرية وبور سعيد أن الناقل لا يخضع لأحكام المسؤولية الواردة في قانون التجارة البحرية وإنما تخضع مسؤوليته للقواعد العامة في المسؤولية العقدية أما الإستثناء فهو خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام المسؤولية الواردة في قانون التجارة البحرية إذا اتفق على ذلك وإعتباره عقد نقل بحري

الفرع السادس : تمييز عقد النقل البحري من غيره من العقود البحرية

✓ عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة:

وهو إيجار السفينة إنما ينصرف إلى تأجير السفينة نفسها وهو نقل لإستغلالها التجاري وإن جزئيا للمستأجر كما يمكن أن يكون الشاحن نفسه قد استأجرها لنقل بضاعته أو لنقلها للمرسل إليه.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، ط3، (مصر :منشأة ، د.س.ف)، ص366

أما محل عقد النقل البحري فهو إلتزام الناقل باستلام البضائع من الشاحن ونقلها إلى الجهة المقصودة ثم تسليمها إلى المرسل إليه فمحل العقد من عقد إيجار السفينة يرد على السفينة بينما البضاعة هي محل العقد في عقد النقل البحري

الفرع السابع :عقد استئجار محل تجاري على ظهر السفينة

يستأجر بعض الأشخاص في السفن الكبيرة التي تنقل المسافرين أماكن عليها لبيع الطعام أو المشروبات وغير ذلك ،ولا يرتبطون مع المجهز بعقد نقل بل بعقد إجارة، لأن المجهز لا يلتزم بتوصيلهم ولا بحراسة منقولاتهم ولا يتعهد إلا بتمكينهم من الإنتفاع بالمكان الذي خصص لهم حسب العقد¹

الفرع الثامن عقد القطر وعقد النقل البحر:

يقتصد بعقد القطر اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر أولللخروج أو للدخول في الموانئ وبهذا يختلف عقد القطر كل الإختلاف عن عقد النقل البحري الذي يرد على نقل بضائع الشاحن بواسطة الناقل من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.²

المطلب الثالث إثبات عقد النقل البحري وآثاره

عقد النقل البحري مثله مثل أي عقد بحاجة لإثبات كي يتم الاحتجاج به سواء من الناقل أو الشاحن أو أي طرف له مصلحة فيه أو يترتب عليه التزم معين كما ينتج عن عقد النقل البحري آثار سواء بالنسبة للناقل أو للشاحن سنتناول في فرعين متتاليين

¹ محمود فريد العربي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، المرجع السابق، ص203

² أكرم يا ممكي عبد القادر، القانون التجاري، ط 1، (الأردن للنشر و التوزيع، 2012 ص 362-360

الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص

إثبات عقد النقل البحري ومن ثم آثار ذلك العقد.

الفرع الأول إثبات عقد النقل البحري للأشخاص

يستخلص من نص المادة 197 من قانون التجارة البحرية أنه على الرغم من تجارية عقد النقل البحري، إلا أن المشرع البحري قد خرج على حرية الإثبات في المواد التجارية واشترط إثبات هذا العقد بالكتابة والكتابة هنا للإثبات وليس للإنعقاد¹.

ويترتب على ذلك عدم جواز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بالشهادة أو القرائن، وإنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين والإقرار، أو بإثبات تنفيذ العقد بإستلام

الناقل للبضاعة ونقلها بالفعل وتتخذ الكتابة في عقد النقل البحري للبضائع صورة وثيقة ذائعة الصيت لدى شركات الملاحة البحرية وكذلك الشاحنين وهو (سند الشحن) بل إن سند الشحن ليس هو الوثيقة الوحيدة وإنما توجد بجانبه وثائق أخرى ولكن سنقوم بتفصيل سند الشحن وسوف نتعرض لبعض الوثائق الأخرى خلال دراستنا لسند الشحن الذي هو الوثيقة الغالبة في التعامل².

الفرع الثاني : تعريف سند الشحن وتمييزه عن المستندات المشابهة له

هو وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثاني أو شحنه لها بغية نقلها إلى ميناء محدد

¹ هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق ص 182

² مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص 229

من التعريف نستخلص أن سند الشحن يعطى عند تسليم البضاعة للناقل أو عند قيام الناقل بشحن البضاعة بالفعل فالأمر سياتى ولكن ما يختلف فى الحالتين هو التسمية

فإذا صدر سند الشحن بعد شحن البضاعة على سفينة معينة فإنه يكون سند شحن مشحون لا يصدر إلا بعد شحن البضاعة فعلا على السفينة إلا أن الضرورة العملية اقتضت أن يتسلم الناقل البضائع إما على الرصيف أو فى مخازنه إذ الغالب أن تكون شحنات السفن من بضائع مختلفة فى طبيعتها وبحاجه إلى طريقة فنية لرصها ولما كان الناقل فى هذه الحالة لا يمكنه أن يصدر سند شحن عادى (مشحون) فقد أظهر العمل السند برسم الشحن أو من أجل الشحن الذى يسمح للناقل بتسليم البضائع من الشاحنين وتوزيعها على سفنه المختلفة تبعا للأحوال

الفرع الثالث : أدوات التسليم أو أوامر التسليم:

تظهر الحاجة إلى أوامر التسليم عندما يرغب الشاحن الذى بيده سند شحن واحد فى أن يبيع البضائع المشحونة أثناء السفر إلى عدة مشتريين، إذ يصبح سند الشحن فى هذه الحالة غير قادر على القيام بدوره كمستند ممثل للبضائع بما أنه يتعلق بكل الشحنة فى حين أن الأمر يقتضى وجود مستند خاص بحصة كل مشتر أو بالجزء المرهون من الشحنة، وهذا المستند هو أمر التسليم ولا يلتزم الناقل بإصدار أوامر التسليم بدلا من سند الشحن إلا إذا تضمن هذا السند شرطا بذلك وبذلك فإن أمر التسليم يصدر بناء على سند شحن ويشار إليه فيه، ومسؤولية الناقل واحدة تجاه حامل الأمر وتجاه حامل سند الشحن

الفرع الرابع وظائف سند الشحن:

✓ إثبات استلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها:

وذلك تبعا إذا كان السند مشحونا فيثبت الإستلام والشحن أو سندا لأجل الشحن فيثبت الاستلام فقط ،حيث

تعتبر هذه هي الوظيفة الأساسية التي أعد سند الشحن من أجلها

ولهذا تشترط المادة 2/200 بحري مصري بأن يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص صفات

البضاعة كما دونها الشاحن ،وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة

الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة¹

✓ إثبات عقد النقل البحري للأشخاص :

يعتبر عقد النقل من العقود الرضائية التي لا يحتم القانون إفراغها في شكل معين وإنما يلزم إثبات العقد

بالكتابة وذلك استثناء من قاعدة جواز الإثبات بالبينة في المسائل التجارية

حيث أن شركات الملاحة البحرية قد درجت على الإكتفاء بتحرير سند شحن يتضمن كافة بيانات عقد

النقل ليعد وسيلة كافية لإثبات هذا العقد بما يحتويه من التزامات تقع على عاتق طرفيه.

✓ يمثل سند الشحن ملكية البضاعة:

حيث استقر العرف التجاري على أن سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة ويعتبر وثيقة ملكيتها

¹ عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، الطبعة 1، مكتبة الثقافة للنشر

والتوزيع، الأردن، 1991 ، ص 222

على أن حيازة البضاعة عن طريق سند الشحن ليست حيازة حقيقية بل هي حيازة رمزية ومن ثم يتمتع على حامل سند الشحن الاحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية على من يحوز البضاعة حيازة فعلية ثالثا: بيانات سند الشحن ونسخه حيث إن دور سند الشحن لم يبقى على حاله وبدأ يتطور مع مرور الوقت فلم يعد مجرد وسيلة لإثبات واقعة التسلم وإنما وسيلة لإثبات حالة البضاعة وتحديد الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري بالنسبة للأطراف لذلك تعددت بياناته فحرص المشرع على تعداد أهم هذه البيانات فنصت المادة(200) من قانون التجارة البحرية المصري والمادة (214) من قانون التجارة البحرية السوري على أن يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص مجموعة من البيانات هي¹:

أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها.

ج- اسم السفينة (the name of the ship).

إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه وذلك يتمكن حامل سند الشحن من الإستعلام عن السفينة أثناء رحلتها ومعرفة ميعاد وصولها.

ج- اسم الربان: ولا يعد الربان طرفا في العقد إذ أنه عند إصداره سند الشحن إنما يلعب دور ممثل الناقل.

د- ميناء الشحن وميناء التفريغ.

¹ أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار فنديل للنشر والتوزيع،

هـ- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المتبقي منها.

و- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه.

ز- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

ويحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحدهما إلى الشاحن تحمل توقيع الناقل أو نائبه سواء تم التوقيع بالكتابة أو ما يقوم مقامها أما الأخرى فتبقى مع الناقل ويدون عليها ما يفيد أنها غير قابلة للنزول عنها¹.

✓ شكل سند الشحن وتداوله

- سند الشحن الإسمي:

هو السند الذي يصدر باسم شخص معين ولا يستعمل سند الشحن الإسمي إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصا واحدا وهو غير قابل للتداول بالطرق التجارية إذ يلزم لانتقال ملكية البضاعة التي يمثلها سند الشحن إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية وهو لا يكون كذلك إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصا واحدا².

¹ محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 1، الجزء الثاني و الثالث، دار النهضة

. 2005 ، ص 272 - العربية، القاهرة، 20

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2009 ، ص 221.

- سند الشحن الإذني أو لأمر

إذا صدر الشحن لإذن شخص معين كان السند إذنيا. ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير أي الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه، وينطبق على تظهير سند الشحن البحري القواعد الخاصة بتظهير الكمبيالة.

وكما يكون التظهير ناقلا لملكية السند فإنه قد يكون توكيلا يقصد منه توكيل المظهر إليه في استلام البضاعة لمصلحة الشاحن المظهر وقد يكون تظهيراً تأمينياً يقصد منه رهن الشاحن المظهر للبضاعة التي يمثلها السند لصالح المظهر إليه¹

- سند الشحن لحامله:

وهو السند الذي يحرر لحامله ويتم تداول هذا النوع من السندات بالتسليم أو المناولة وهذا النوع نادراً عملاً لما يتعرض له صاحبه من خطر السرقة أو الضياع.

¹ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 705



الفصل الثاني :
عقد النقل الجوي وعقد
التكنولوجيا

الفصل الثاني : الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد التكنولوجيا المبحث الأول : النقل الجوي

المطلب الأول: الأركان العامة لعقد النقل الجوي

يرتكز عقد النقل الجوي كغيره من العقود الرضائية الأخرى على ثلاثة أركان رئيسية هي الرضا ، المحل و السبب، وسنتطرق لها بالتفصيل

الفرع الأول: الرضا في عقد النقل الجوي

عرف المشرع الجزائري في المادة 54 من القانون المدني الجزائري العقد على أنه "اتفاق يلتزم بموجبه شخص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما"¹

نستخلص من هذا النص القانوني أن المبدأ العام عند تكوين أي عقد هو التراضي لأنه ذكر مصطلح اتفاق ، وهذا الأخير يكون بين طرفين أو أكثر بينهم التزامات متبادلة و المقصود بالتراضي بصفة عامة تبادل طرفا العقد التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية ، وهذا ما أكدته المادة: 59 من القانون المدني الجزائري.

ومن هذا المنطلق فإن العقد الرضائي هو ما يكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين اي اقترانا لإيجاب بالقبول ، فالتراضي و حده هو الذي يكون العقد ، و أكثر العقود في القانون الحديث هي العقود الرضائية ، و قد تقدم أن القانون لم يبلغ هذه القاعدة طفرة بل تطور إليها تدريجيا و لا يمنع العقد أن يكون رضائيا أن يشترط في إثباته شكل مخصوص ، إذ يجب التمييز بين وجود العقد و طريقة إثباته ، فمادام يكفي في وجود العقد رضا المتعاقدين ، فالعقد رضائي حتى و لو اشترط القانون الكتابة أو نحوها ، و الفائدة العملية من هذا التمييز أن الكتابة إذا كانت لازمة للإثبات فإن العقد غير المكتوب يجوز إثباته بالإقرار واليمين². أما إذا كانت ركنا شكليا في العقد فإن العقد غير المكتوب يكون غير موجود حتى مع الإقرار و اليمين"

وبناء على ما سبق التطرق إليه فإن المبدأ العام هو الرضائية أيضا في تكوين عقد النقل الجوي وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 36 من القانون التجاري بتعريفه لعقد النقل عموما على أنه: "اتفاق

¹ المادتين 54،59 من القانون المدني الجزائري رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية 78

المؤرخ 30 سبتمبر 1975

² عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام المحور

الاول، مصادر الالتزام ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت - لبنان 1988، ص 361

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين" أيضا المادة 38 قد نصت على مايلي "يكون عقد النقل أو عقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده" وعليه فإن تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل و المستفيد من خدمات النقل يكفي لإبرام هذا العقد.¹

و لا يغير من الطبيعة الرضائية لهذا العقد قيام الناقل الجوي بتحرير وثيقة النقل و تسليمها لصاحب الشأن ، سواء كانت هاته تذكرة للسفر أو استمارة للأمتعة أو رسالة النقل إذ لا تأثير لهذه الوثيقة على عقد النقل الذي يتم إبرامه دون حاجة إلى إفراغه في قالب شكلي معين. فعقد النقل ليس من العقود الشكلية ، و ينحصر دور وثائق النقل في إثبات وجود العقد و مضمونه ، وهذه القاعدة تصدق على النقل الجوي داخليا أو دوليا.² وخير دليل على ذلك ما قضت به اتفاقية وارسو من أن تخلف وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها يؤثر على العقد من حيث وجوده أو صحته ، بل يضل العقد مع ذلك خاضعا لأحكامها.

والأصل في عقد النقل أن الناقل يعتبر في حالة إيجاب عام بحيث لا ينعقد العقد إلا إذا جاء قبول المسافرين أو شاحن البضاعة متطابقا مع هذا الإيجاب وشروطه ، فإذا تحقق هذا التطابق فلا يجوز للناقل حسب الأصل أن يرفض إبرام عقد النقل ، و إلا عدا متعسفا و مخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام ولاشك في اتفاق هذا الحل مع المصلحة العامة ، فلا ينبغي مهما كان أن تترك للناقل حرية رفض طلب الشاحن أو المسافر طالما أنه قد أبدى استعداده لدفع الأجرة و تنفيذ سائر شروط النقل.

فالتراضي إذا هو تطابق إرادتين ، و المقصود بالإرادة هنا الإرادة التي تتجه لإحداث أثر قانوني معين هو إنشاء التزام ، و يترتب على ذلك بداهة أن الإرادة لا يمكن أن تصدر من شخص معدوم الإرادة كالطفل غير المميز و المجنون و من فقد الوعي لسكر أو مرض أو الذي وانعدمت إرادته الذاتية تحت تأثير الإيحاء و نحو ذلك.

و نرى من ذلك أن التعبير عن الإرادة هو مظهرها الخارجي و عنصرها المادي المحسوس يكون تارة تعبيراً صريحا و تارة تعبيراً ضمنيا ، حسب نص المادة 06 من القانون المدني الجزائري ، التي تنص على مايلي " : التعبير عن الإرادة يكون باللفظ ، وبالكتابة أو الإشارة المتداولة عرفا ، كما يكون باتخاذ موقف لإيداع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه.

¹ المادتين 36-38 قانون تجاري جزائري ، رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005 المعدل والمتمم بالامر رقم 59/75

الجريدة الرسمية 1975/78 .

² محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 123 .

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

و يجوز أن يكون التعبير عن الإرادة ضمنيا إن لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحا ، ولا يكفي أن التراضي موجودا بل يجب أن يكون صحيحا أي صادرا من ذي أهلية ، كما يجب أن تكون إرادة أحد المتعاقدين غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة". و المراد بالأهلية هنا هي أهلية الأداء لا أهلية الوجوب ، التي تلازم الشخص منذ ميلاده حتى وفاته ، و أهلية الأداء مناطها التمييز ، و قد جعل القانون المدني سن التمييز ستة عشر سنة طبقا للمادة 24 وهي مدة متأخرة جدا بالنسبة للتمييز ، و الأصل أن كل شخص أهل للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها القانون وحسب المادة 78 من القانون المدني الجزائري تعتبر أحكام الأهلية من النظام العام فلا يجوز لأحد أن يتنازل عن أهليته ولا أن يغير في أحكامها وكل اتفاق على ذلك يكون باطلا بطلانا مطلقا.

و القانون المدني الجزائري قد أشار إلى نظام الترشيد في نص المادة 2/28 التي تنص على مايلي: "مع ذلك يكون للفاصر الذي بلغ 18 سنة وهو في حكمه موطن خاص بالنسبة للتصرفات التي يعتبره القانون أهلا لمباشرتها".

كما ذكر نظام الترشيد في قانون الأسرة في المادة 84 التي تقضي بمايلي : " للقاضي أن يأذن لمن لم يبلغ سن التمييز في التصرف جزئيا أو كليا في أمواله بناء على طلب من له مصلحته ، و لهالرجوع في الإذن إذا أتيت لديه مايبير ذلك " ، أيضا المادة 05 من القانون التجاري الجزائري.

و متى بلغ الصبي سن الرشد و التي هي 19 سنة و كان متمتعا بقواه العقلية و لم يحجر عليه فإنه يصبح كامل الأهلية و أهلا للقيام بكل التصرفات¹.

وبهذا نسلط الضوء على النقل الجوي ، فيجب أن تكون إرادة أطراف العقد سليمة غير معيبة بأي عيب من عيوب الإرادة كالإكراه و الغلط و التدليس والاستغلال ، فإذا شاب إرادة المتعاقدين عيب من العيوب المذكورة يعد العقد باطلا ، أو قابلا للإبطال ، كما يشترط في كل من المرسل و الناقل توافر الأهلية التجارية فإذا كان شخصا طبيعيا استوجب أن يكون قد أكمل التاسعة عشرة من عمره (المادة من القانون المدني الجزائري (أو أكمل الثامنة عشر من العمر وحصل على الإذن بالتجارة من وليه أو وصيه أو مجلس العائلة ، و إذا كان المرسل أو الناقل شركة تجارية فلا بد من توافر الشروط العامة لتكوين الشركة و الشروط الخاصة ، إضافة لكتابة العقد و التسجيل في السجل التجاري و النشر ، ويكون غرضها هو النقل طبقا للمادة 50 من القانون المدني الجزائري ، ولا يشترط أن يكون مالكا لوسائل النقل.

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية، المطبوعات الجامعية بن عكنون -الجزائر، 2001، ص193 ص194 .

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

إذا ما علمنا أن تذكرة النقل المسلمة له من الناقل لا تؤثر في ملكية الأشياء المنقولة ، سواء أكان المرسل كاملاً الأهلية أو ناقصها و لكن يجب أن يكون مميزاً على الأقل.

وإذا كان الناقل محتكراً نوعاً من النقل ، كما هو الحال بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية أو الجوي فيستوجب عليه قبول ما تقدم له من طلبات ما لم تكن تلك الطلبات مخالفة للشروط المقررة للنقل أو يتعذر على الناقل تنفيذ عقد النقل ، و إذا تجاوزت طلبات المرسلين طاقة وسائط النقل فيجب مراعاة التنفيذ حسب الأسبقية في التاريخ ، ما لم يوجد سبب آخر للأسبقية بموجب العقد أو النظام العام أو القانون.

وينطبق نفس الأمر بالنسبة لعقد نقل الأشخاص ، فيشترط في الرضا أن يكون غير معيب بأي عيب، أما إذا انعدم الرضا أو شابه عيب من العيوب يكون العقد باطلاً أو قابلاً للإبطال ، كما يشترط في المسافر توافر الأهلية الكاملة ، و لكن هذا لا يمنع من نقل الشخص المميز، وإذا كان الناقل عبارة عن شركة فغالباً ما يعلن للجمهور شروط معينة للانعقاد ، ويعد هذا إيجاباً عاماً يكفي أن يعلن مسافر قبوله لكي ينعقد العقد ، وعلى المسافر عندئذ أن يلتزم بالاستعداد و الحضور في المكان والزمان المتفق عليه ويسمح الناقل للمسافر أن يركب واسطة النقل المعنية بالعقد و منذ تلك اللحظة يكون مسؤولاً عنه ، أما إذا لم يكن المسافر قد تعاقد على السفر أو لم يحصل على تذكرة و قد ركب واسطة النقل واتخذ المكان المخصص للركاب أو في مكان آخر في الجانب الخارجي من واسطة النقل لا تتسامح في ركوب المسافرين ، إلا إذا حصل على تذكرة النقل ، فيعد الراكب متسلاً يتحمل مسؤولية الضرر أما إذا كان الركوب حراً أو بإرادة الناقل أو تابعه وسكت فيكون الناقل مسؤولاً وكذلك إذا كان الركوب مما تعارف

الناس على الجلوس أو الوقوف في مكان أو أمكنة معينة فيكون الناقل مسؤولاً ويكون الانعقاد منذ ذلك ركوب المسافر واسطة النقل وعدم اعتراضه الناقل أو تابعه¹

الفرع الثاني : المحل في عقد النقل الجوي

لم يتضمن القانون المدني الجزائري تعريفاً محدد للمحل للالتزام ، ولذا فإن محل الالتزام هو الأداء الذي يلتزم به المدين في مواجهة الدائن، وهذا الأداء قد يكون القيام بعمل أو الامتناع عن عمل ، وقد يكون نقل حق عيني لصالح الدائن ، ولهذا المحل شروط لكي يعتد به ، الشرط الأول نصت عليه المادة 39 من قانون المدني الجزائري وهو أن يكون الالتزام موجوداً ، ونصت المادة 49 على الشرط الثاني وهو أن يكون محل الالتزام معيناً أو قابلاً للتعيين إما بنوعه و مقداره و إلا كان العقد باطلاً ، أما الشرط الأخير هو المشروعية بمعنى ضرورة أن يكون محل الالتزام مشروعاً فإذا كان مخالفاً للنظام العام و الآداب كان العقد باطلاً وهذا ما

¹ سمير جميل حسين الفتلاوي ، المرجع السابق، ص194

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

نصت عليه المادة 69¹ و بما أننا بصدد عقد النقل الجوي فإن محل الالتزام فيه هو نقل الأشخاص المسجلين لدى شركة النقل سواء بأمتعتهم أو بدونها من محطة جوية إلى أخرى أو نقل بضائع أو مواد ، لكن بالرجوع إلى نص المادة 36 من القانون التجاري نستنتج بأن محل عقد النقل الجوي مزدوج ألا وهو نقل الأشخاص أو الأمتعة و دفع الأجرة أي المقابل النقدي وذلك بقولها : " عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين " و الملاحظ على هذه المادة أنها حددت محل عقد النقل بصفة عامة وهو كما ذكرنا من قبل نقل الأشخاص أو البضائع مقابل دفع²

أما المواد 131 و 138 من قانون 06/98 المعدل و المتمم بقانون 14/15 المتعلق بقواعد العامة للطيران خصصت و بينت بدقة على أن محل عقد النقل الجوي هو التزام الناقل الجوي إما بنقل الأشخاص المسجلين بأمتعتهم أو بدونها أو البضائع من محطة جوية إلى أخرى في مقابل ذلك التزم هؤلاء المسافرين أو المرسلين بدفع الأجرة.³

و عليه فإن محل عقد نقل الأشخاص يختلف عن محل عقد نقل البضائع نتيجة الاختلاف في طبيعة فعقد نقل الأشخاص محله نقل المتعاقد ذاته مع أمتعته يقابله دفع الأجرة و يشترط في المحل أن يكون غير مخالف للقانون و النظام العام والآداب

أما محل عقد نقل البضائع هو نقل البضاعة أو الشيء المنقول التي ينبغي المرسل نقلها و الأجرة التي يهدف إليها الناقل ، ويشترط في المحل أن يكون نقل البضائع أو أشياء غير ممنوعة و لا يخالف نقلها النظام العام و الآداب والقانون.

و يجب أن يكون محل العقد من المنقولات المادية ، فغير المنقولات لا يمكن نقلها دون ضرر والأموال المعنوية لا تنقل بوسائط النقل وإنما يمكن نقل ما يتجسد منها في شيء مادي كالحقوق الأدبية المتجسدة في المؤلفات أو في الاختراعات.

¹ خليل احمد حسين قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ط2 ، الجزء الاول مصادر الالتزام ، ديوان المطبوعات ، بن عكنون -الجزائر

2005، ص72، ص73

² المادة 36 قانون تجاري.

³ المادتين 131 و 138 قانون الطيران المدني المؤرخ في 27 يونيو 1989 المعدل و المتمم بقانون 14/15 المؤرخ في

15 يونيو 2015.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

ويشترط في محل النقل أن يكون معلوم الـدى كل من الناقل و المرسل و هو البضائع و أجرة نقل ، و أن يكون كل من البضائع و الأجرة مشروعاً و غير مخالف للنظام العام و الآداب.

تتحدد الأجرة عادة تبعا لنوع البضاعة و كميتها ، فمن النوع غالبا ما تكون أجرة السوائل أكثر من أجرة المواد الجامدة و يأخذ في عين الاعتبار حجم و وزن المادة المنقولة و نوعية واسطة النقل ، فواسطة النقل البطيئة كالسفينة تكون أقل أجرة بينما تكون أكثر في السرعة كالطائرة¹

والمقصود بأجرة النقل هنا هي تلك التي يدفعها المسافر أو المرسل إلى الناقل الجوي فيشترط أن تكون مبلغا من النقود لاشياء أخرى ، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو نقل البضائع وهذا ما أكدته المادتين 131 و 138 السابقتي الذكر.

كما أن انعدام الأجرة لا يعدم العقد ، إذ يجوز للناقل الجوي أن يقوم بإصدار تذاكر سفر مجانية أو يسلمها للمسافرين وهذا حسب ما جاء في نص المادة 2/134 التي تنص على مايلي: "يجب أن تأخذ هذه التعريفية بعين الاعتبار التخفيضات الواردة على تذكرة السفر أو مجانياتها و المنصوص عليها في القانون"

الفرع الثالث : السبب في عقد النقل الجوي

لم يكن للسبب أهمية في القانون الروماني حيث كانت العقود شكلية و كان الشكل وحده هو الذي يجعل العقد تاما، ولم يكن لوجود الإرادة أو لانعدامها أو لعيوبها أي أثر على العقد ، ولكن لما نشأت في القانون الروماني عقود غير شكلية كالعقود الرضائية و العقود العينية و عقود التبرع اعتدت هذه العقود بالإرادة ، ووجب البحث عن سبب تتجه إليه الإرادة في هذه العقود ، فوضعت عندئذ النظرية التقليدية للسبب وهي نظرية موضوعية تجعل السبب في العقود التبادلية هو التزام كل من المتعاقدين ، فكل التزام من أحد المتعاقدين هو السبب في التزام المتعاقد الآخر².

ولقد تطورت فكرة السبب بالمعنى التقليدي حتى و صلت إلى الفقهاء الكنسيين الذين حرروا الإرادة من قيود الشكل التي كان القانون الروماني قد أحاطها بها، وأصبحت الإرادة عندهم كافية لإنشاء الالتزام ، و أحلوا السبب بمعنى الغرض الدافع إلى التعاقد محل الشكل ، و اعتبروا عدم تنفيذ الالتزام خطيئة و اشترطوا في الغرض من الالتزام أن يكون مشروعاً، وهكذا بدأت فكرة السبب بمعنى الباعث الدافع للتعاقد تبرز لدى الفقهاء الكنسيين في القرون الوسطى ، و اختفت النظرية التقليدية التي كانت تجعل كالتزام سببا في الالتزام المقابل

¹ علي سلمان ، مصادر الالتزام في القانون الجزائري ط5 ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون الجزائر، 2003ص73..

² سمير جميل حسين الفتلاوي ، المرجع السابق، ص194.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي وعقد نقل التكنولوجيا

وترى أن السبب شيء واحد في كل العقود و شيء داخلي في العقد لا يتغير العقود ولا يختلف باختلاف الأشخاص، وحلت محلها فكرة السبب بمعنى الباعث الدافع الذي يختلف باختلاف

الأشخاص ويعتبر خارجا عن العقد، غير أن فقيهي القانون الفرنسي القديم "دوماوبوتيه" لم يسايروا هذا

التطور بل ارتدا بالسبب إلى الفكرة الرومانية القديمة و اعتبراه في العقود الملزمة للجانبين الالتزام المقابل وفي العقود الملزمة لجانب واحد التسليم، و في عقود التبرع نية التبرع ، ثم تأثر تقنين نابليون برأيهما و بعد أن نص في المادة 1108 على أربعة أركان للعقد و جعلها التراضي و الأهلية و المحل و السبب المشروع عاد في المادة 1131 فاعتبر السبب ركنا في الالتزام إذ اختلف أو كان غير صحيح أو غير مشروع فلا يترتب على الالتزام أي أثر، و قد ترتب على ذلك أن انقسم الفقه في فرنسا إلى مؤيدين لفكرة السبب بالمعنى التقليدي وعلى رأسهم كابيتان ، و إلى معارضين لفكرة السبب وعلى رأسهم بلانيول الذي قال في نظرية السبب أنها غير صحيحة و لافائدة منها ، وتساءل كيف يكون الالتزام سببا في الالتزام المقابل مع أن الالتزامين يولدان في آن واحد ، والمنطق يقضي بأن يسبق السبب المسبب.

اما القضاء الفرنسي فلم يتقيد بالنظرية و اتجه نحو فكرة السبب بمعنى الباعث الدافع و اخذ يقضي ببطلان العقود التي يكون الباعث فيها غير مشروع.

وقد جاء القانون المدني المصري الجديد فنص بالمادة 631 منه على أن السبب ركن في الالتزام لا في العقد وبصدد هذا النص انقسم الفقه في مصر ، فقالت أغلبيته أن القانون المدني الجديد قد أخذ

بالنظرية الحديثة للسبب و اعتبره الباعث الدافع للمتعاقد، وعلى راس هذه الأغلبية الأستاذ السنهوري بينما تمسكت أقلية من الفقهاء في مصر إلى القول بازدواجية السبب فيكون للالتزام سبب بالمعنى التقليدي وللعقد سبب بالمعنى الحديث وهو الباعث الدافع وهذا هو ما أخذ به القانون اللبناني.

والظاهر أن القانون الجزائري قد تأثر بهذا المذهب لأنه بعد أن أسند السبب إلى العقد في المادة 97 عاد فأسندته إلى الالتزام في المادة 1/98 التي تقول : كالتزام مفترض أن له سببا مشروعاً ، مالم يقيم الدليل على غير ذلك " و لكنه عاد فأسند السبب إلى العقد في الفقرة الثانية من هذه المادة التي تقول " ويعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك" ، وعلى كل حال فالسبب المطلوب كركن في العقد هو السبب بالمعنى الحديث أي الباعث الدافع الذي دفع المتعاقد إلى إبرام العقد، ويشترط فيه شرط واحد هو أن يكون مشروعاً و يفترض أن السبب مشروع حتى يثبت العكس.

وإذا ظهر أن الباعث الدافع لأحد المتعاقدين غير مشروع فيشترط لبطلان العقد أن يكون المتعاقد

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

الأخر على علم بهذا الباعث، ولا يشترط أن يكون متفقاً مع هذا المتعاقد فيه وهذا هو الرأي الراجح فإذا كان باعث أحد المتعاقدين غير مشروع ولم يكن المتعاقد الآخر على علم به في العقد و لا كان في استطاعته أن يعلم به ، فلا يكون العقد باطلاً و يؤخذ فيه بالإرادة الظاهرة لا بالإرادة الباطنة.¹

إذن يمكن القول في الأخير بأنه لا بد من أن يكون السبب مشروعاً في عقد النقل الجوي أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة لأن شأنه شأن سائر العقود الرضائية.

بمعنى آخر يجب أن يكون سبب عقد النقل الجوي صحيحاً، فإذا كان عقد النقل مثلاً قد أبرم نتيجة دين قمار أو اقتراف جريمة أو أي علاقة غير مشروعة يعد العقد باطلاً، كما لا يجوز نقل شخص أيضاً لقتل آخر أو للقيام بعمل من شأنه أن يخل بالآداب.

المطلب الثاني : تذكرة السفر وبيان الأمتعة بالنسبة لعقد نقل الأشخاص

بالنسبة إلى نقل الأشخاص يعطي المسافر الذي يدفع ثمن الرحلة بطاقة أو تذكرة إما قبلياً أما أثناء النقل ، و تسليم البطاقة يقرر تشكل العقد ، لكن لا يقرر تنفيذه ، و الشيء المهم فيما يخص الالتزام الضماني الذي يقع على عاتق صاحب المركبة ، و على هذا بالنسبة إلى الطائرة التي يكون سعر الرحلة فيها المسافر مقبولاً لكي يتخذ مقعداً في المركبة.²

وتطبيقاً لقاعدة أمنية ، يعتبر المسافر الذي لا يقدم تذكرة أنه دخل خلصة و يتعرض لعقوبة جزائية وهذا الجرم أنشأ أول الأمر لضابطة السكك الحديدية ثم عمم في النقيات على الطرق ، و التعويض جائز بموجب القانون في الحالة التي يتم فيها الدفع مباشرة.

و بالرجوع إلى القانون الجزائري نجد أن وثائق النقل الخاصة بالمسافرين تتمثل في وثيقة الركوب وبيان الأمتعة ، وستناولهما بالتفصيل كمايلي:

¹ علي سليمان، المرجع السابق ، ص73.

² هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، النقل التجاري الدولي ، دالر الجامعة الجديدة للنشر، الازاريطة - الاسكندري

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي وعقد نقل التكنولوجيا

الفرع الأول: تذكرة السفر

تنص المادة 13 من القانون رقم 14/15 الجديد الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني على مايلي : " يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب التي يمكن أن تأخذ شكل تذكرة إلكترونية

من خلال هذا النص القانوني نلاحظ أن هناك إلزام من المشرع للناقل الجوي وبذلك بإثباته لهذا العقد وتسليمه وثيقة الركوب للمسافرين و التي أصبحت حديثا يمكن أن تكون في شكل تذكرة إلكترونية طبعا بعد تعديلا لقانون 06/98 ، و المقصود بوثيقة الركوب هنا تذكرة السفر التي يسلمها الناقل الجوي متضمنة كل البيانات اللازمة مقابل دفعه أجره النقل

كما تتحدد شروط إصدار وثائق الركوب وكي فياته عن طريق التنظيم طبقا لنص المادة 133 من القانون 60/89 المعدل و المتمم بقانون 15/ 19 IATA على وضع نموذج موحد لإصدار تذكرة

السفر بهدف تفادي الوقوع في المشاكل بين شركات النقل و المسافرين ، و التي هي عبارة عن منظمة حكومية تهدف أساسا إلى معالجة الشؤون الاقتصادية لأعضائها ، لكن هذا الهدف لم يمنعها من تتابع عن قرب المشاكل القانونية الخاصة بالشركات المذكورة ، بل أكثر من ذلك عملت هذه المنظمة على وضع شروط نموذجية موحدة للنقل الجوي وعلى مد نطاق تطبيق اتفاقية وارسو ليغطي جميع أنواع النقل الجوي التجاري حتى ما كان منها بطبيعته غير خاضع لأحكامها ، كالنقل الدولي الخارج عن مفهوم النقل الداخلي ، و تحتوي وثيقة الركوب على البيانات التالية:

-اسم ولقب وعنوان المسافر و رمز شركة النقل الجوي.

-رقم الرحلة ، محطة الانطلاق ومحطة الوصول ، و ان كان فيه رسو في إحدى المحطات يشار إلى ذلك¹

- بيان أجره النقل ، تاريخ و ميعاد الرحلة ، إضافة إلى طبع محتوى البنود المذكورة أعلاه في تذكرة السفر.

نلاحظ من خلال ما ورد أن نص المادة الثالثة فقرة الأولى من اتفاقية وارسو اشتملت على نفس البيانات مع بيان الحكمة من كل واحدة منها ، واعتبرتها إلزامية مقررة في ذلك جزءا على تخلفها وسنتطرق لها بالتفصيل.

¹ المادة 13 من قانون 14/15 الطيران المدني.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

- مكان تاريخ إصدارها و الحكمة من هذا البيان واضحة وهي تحديد مكان المنشأة التي تولت عن الناقل إبرام العقد و إصدار التذكرة ، وهذا التحديد يفيد في تعيين المحكمة المختصة بنظر النزاع طبقا للمادة 28 من الاتفاقية.

-نقطتا القيام والوصول: و فائدة هذا البيان لا تخفى ، إذن من شأنه توضيح ما إذا كان النقل داخليا أو خارجيا أو دوليا وما إذا كانت اتفاقية وارسو هي المطبقة أو القانون الداخلي أو القانون الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القانون المختص بنظر النزاع.

-المحطات المنصوص عليها مع الاحتفاظ للناقل بحقه في النص على إمكان تعديلها عند الضرورة و ذلك دون أن يؤدي هذا التعديل إلى زوال الصفة الدولية للنقل ، وهذا البيان يبرز نقاط الرسو الجوي المتفق عليها بين أطراف عقد النقل بحيث لو تم تعديلها من قبل الناقل أو تهبط فيها الطائرة لسبب آخر، فلا يؤثر ذلك على الصفة الدولية للنقل ، لأن العبرة في تحديد هذه الصفة وعلى ما سلف البيان بما تم الاتفاق عليه و ليس بما تم تنفيذه بالفعل ، كما أن هذا البيان متى أدرج في تذكرة السفر يمنع من مساءلة الناقل في مواجهة المسافرين و ان هو قام بتغيير خط سير الطائرة ، إذ يفترض علم المسافر بهذا البيان وبسلطات الناقل بشأنه.

-اسم وعنوان الناقل أو الناقلين ، ويفيد هذا البيان في تعيين الشخص المضرور الذي يقاضي المسؤول.

- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقرر في النقل الذي يزعم القيام به في أحكام الاتفاقية التي تحدد التعويض في حالة استحقاقه ، بحد أقصى لا يجوز تخطيه إما بالعدول عن السفر و اما بإبرام تأمين له ما يقصر الحد الأقصى عن تعويضه.

التخفيضات الواردة على تذكرة السفر أو مجانياتها المنصوص عليها في القانون ، وهذا ما نصت عليه المادة 134 من قانون 06/98 المعدل و المتمم قانون 14/15 فالناقل هنا ملزم بتطبيق هذه المادة و عدم مخالفتها.

- والنوع الثاني فإن التعريفات تحدد وفقا للكيفيات المنصوص عليها في الاتفاقيات الثنائية التي تكون بين الجزائر و الدول ، و من يتخذ تعريفات مخالفة للتعريفات المحددة يعاقب بالحبس من شهر إلى شهرين وبغرامة تتراوح بين 10 آلاف و 100 ألف دينار جزائري، أو بأحدهما، وهذا ما نصت عليه المادة 212 من قانون 60/89 المعدل و المتمم بقانون 14/ 15، وفي حالة غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب يبقى العقد قائما ولا تتأثر صلاحيته بهذه الحالات لأن العقد له طبيعة رضائية حسب ماورد في المادة 13 من قانون 14/15.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

إذن نستخلص أن انعدام التذكرة أو فسادها أو ضياعها لا يغير شيئاً من وجود عقد النقل ولا من صحته ، على أن ذلك لا يعفي العقد من رضوخه للقواعد العامة التي يملئها هذا القانون¹.

أما الفقرة الثانية من هذه المادة تنص على أنه لا يمكن أن يستفيد الناقل الجوي من أحكام القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا قبل ركباً أو سمح له بالصعود و هو غير متحصل على وثيقة الركوب.

وهو نفس ما قرره الاتفاقية بحيث رتبت جزاء رادعا في حالة عدم وفاء الناقل بالتزامه بإصدار تذكرة السفر و تسليمها لصاحب الشأن ، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة على أنه " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذ اقبل ركباً لم تسلم إليه تذكرة السفر.

الفرع الثاني : بيان الأمتعة

حددت المادة 137 من القانون 06/98 المعدل و المتمم بقانون 14/15 الجديد بيان الأمتعة و استثمارة نقل المتعة والتي يشار إليها بالفرنسية Bulletin de bagage وهذه الوثيقة يجلبها المسافر معه لإثبات نقل الأمتعة غير الصغيرة الشخصية التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الركوب " فالناقل الجوي ملزم بتحرير بيان الأمتعة التي يثبت نقلها أو بتسجيلها على وثيقة الركوب.

إلا أن المشرع أضاف في الفقرة الثانية بأنه لا تأثير على صحة العقد أو وجوده في حالة غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة لأنه يعتبر دليلاً للإثبات و ليس شرطاً لانعقاد.

أما الفقرة الثالثة من نص المادة ، فإنها تحمل الناقل الجوي المسؤولية الكاملة في حالة قبوله بأمتعة غير مسجلة و عدم استعادة من أحكام القانون وهذا ما أكدته اتفاقية وارسو أيضاً²

ومن هنا نستخلص أن وثائق نقل المسافرين لها حجية نسبية في الإثبات لأنه يمكن إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات طبقاً لنص المادة 30 من قانون التجاري³.

المطلب الثالث: التزامات أطراف عقد نقل الأشخاص

إن أطراف عقد نقل الأشخاص الجوي هما الناقل الجوي والمسافر من جهة، بحيث يكون لكل منهما التزامات يفرضها هذا العقد الذي بينهما و سنتناول ذلك بالتفصيل.

¹ المادتين 212/134 من قانون 06/98 المعدل و المتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران الجوي

² المادة 137 من قانون 06/98 المعدل و المتمم بقانون 14/15.

³ المادة 13 من قانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

وبالرجوع إلى المادة 131 من قانون 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران نجددها حددت التزامات كل من الناقل الجوي والمسافر و التي تنص على مايلي : " ينبغي أن يتم أي نقل عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل بواسطة الطائرة بنقل أشخاص مسجلين بأمتعتهم أو بدونها بمقابل من محطة جوية إلى أخرى". وعليه سنتعرض إلى شرح هذه الالتزامات كمايلي:

الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي

نستخلص من المادة السابقة الذكر أنه على الناقل الالتزام بنقل المسافرين المسجلين بأمتعتهم أو بدونها و ضمان سلامتهم و المحافظة على أمتعتهم مع تقديم الراحة الضرورية لهم أثناء السفر أي الانتقال من محطة جوية إلى أخرى ، وعليه سنقوم بدراسة كل التزام على حدى.

اولا: الالتزام بتنفيذ النقل الجوي

متى تم إبرام عقد الركاب الجوي يصير الناقل الجوي ملتزما بتنفيذ عملية النقل، فيجب عليه نقل المسافر و أمتعته من مكان القيام إلى مكان الوصول عبر الجو بواسطة طائرة، كما يتعين على الناقل الجوي أن يحترم الموعد الذي ضربه للمسافر لبلوغ منتهاه أي مكان الوصول.1، كإلغاء المكان الذي كان مخصصا للمسافر على متن الطائرة أو إلغاء الرحلة الجوية ذاتها فيؤدي ذلك إلى إقامة مسؤولية الناقل الجوي، ويلاحظ بالنسبة لنقل الأمتعة أنه لايجوز للناقل الجوي الحصول على أجرة إضافية¹.

ثانيا: الالتزام بضمان السلامة

رتبت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى آخر يلحق بالمسافر وذلك طبقا للمادة السابعة عشر منها، ومعنى ذلك أن هناك التزام يقع على عاتق الناقل الجوي بالسهر على سلامة المسافرين أثناء الرحلة الجوية و يعني ذلك أن الناقل ملتزما بإرشاد الراكب إلى ما فيه تأمين لسلامته ، لأنه يتضمن طي الالتزام بضمان السلامة بالإضافة إلى ضرورة قيام الناقل بهذه المهام لكي يتمكن من التمسك بنص المادة 20 من اتفاقية وارسو، التي تقضي بأن الناقل لا يكون مسئولا إذا أنه و تابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر.

وبالرجوع إلى نص المادة 154 قانون الطيران 06/98 المعدل والمتمم نجد أنها تصب في نفس المعنى الذي جاءت به اتفاقية وارسو ذلك بأن مسؤولية الناقل الجوي لاتقوم إلا في حالة وقوع الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحا أو ضررا شريطة أن يكون

¹ هاني دويدار ، المرجع السابق ص 631

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية.¹

ثالثاً: الالتزام بالمحافظة على الأمتعة

رأينا من قبل أن الأمتعة أي الأشياء التي يصحبها المسافر معه أثناء الرحلة الجوية على نوعها لأمتعة المسجلة وهي التي يعهد بها المسافر الجوي فتنقل حراستها إليه و الأمتعة الخفيفة وهي التي يحتفظ المسافر بحيازتها المادية على متن الطائرة فلا تنتقل حراستها إلى الناقل الجوي.

وإذا كان يتعين على الناقل الجوي قبول الأمتعة الخفيفة طالما لا تتجاوز الحدود المقررة لها من حيث عدد الوحدات أو وزنها أو طبيعة الأشياء المنقول، فإنه يقع على عاتقه الالتزام بالمحافظة عليها رغم أنها تظل في حيازة المسافر .

أما بالنسبة للأمتعة المسجلة فيتخلى المسافرين عن حيازتها المادية و يعهد بها الناقل الجوي، فيكون ملزماً أيضاً بالمحافظة عليها فإن أصابها تلف أو هلاك في كلتا الحالتين يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي.

وهو ما قرره المادة 146 من قانون 06/98 يكون الناقل بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة أو تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي سواء أكان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج المحطة الجوية².

رابعاً: الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة لراحة الركاب

يتميز عقد نقل الركاب الجوي بوروده على إنسان حي كم اذكرنا من قبل وتستغرق الرحلة الجوية فترة من الزمان قد يحتاج فيها المسافر إلى الطعام والشراب وبعض الخدمات التي تعمل على راحته ويجرى عرف شركات الطيران على تقديم مثل هذه الخدمات إلى الركاب خاصة في الرحلات الطويلة.

ولا ينحصر هذا الالتزام في النطاق الضيق لتواجد المسافر على متن الطائرة ، فإذا تطلبت أو استلزمت بعضاً لاعتبارات مكوث الطائرة فترة من الزمن في إحدى المطارات كان الناقل الجوي ملزماً بتقديم الطعام

¹ المادة 154 فانون 06/98 ، المعدل و المتمم بقانون 14/15.

² هاني دويدار النقل البحري و الجوي منشورات حلبي الحقوقية، 2008، ص630.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

والمشروبات إلى المسافرين بل ونقلهم إلى أحد الفنادق على نفقته إذا ألزم الأمر، لكن يراعي أن اتفاقية وارسو لم تتعرض لها الالتزام و بالتالي تخضع مسؤولية الناقل الجوي لأحكام القانون الداخلي الواجب التطبيق.

الفرع الثاني : التزامات المسافر

يلتزم المسافر بالحضور في الميعاد المتفق عليه و دفع أجرة النقل و احترام تعليمات الناقل الجوي، وعلى هذا نخصص لكل التزام فرع مستقل.

اولاً: التزامات المسافر بالخطور.

يجب على كل مسافر أن يحضر للركوب حسباً لشروط المحددة في تذكرة السفر و عليه فإنه يلتزم بأجرة السفر كاملة كل مسافر لا يحضر على متن الطائرة في الوقت المناسب للركوب قبل السفر وكذلك خلال الرحلة قبل المهلة المحددة لكل نهاية توقف.

و يفهم من ذلك أن المسافر ملزم بالحضور في الوقت المناسب و المحدد بتذكرة السفر فإذا لم يحضر فسوف يلزم بدفع الأجرة كاملة إذا أبقى الناقل المكان محجوزاً له دون أن يتعاقد مع مسافر آخر لنقله بدلاً من المسافر الغائب، ويكون من حق المسافر الحضور للسفر قبل انطلاق الرحلة أو بعدها عند التوقف في نقاط الحضور في تذكرة السفر.

أما مكان الحضور فهو أي مكان تم الاتفاق عليه أو جرى العرف للحضور فيه بالنسبة للنقل الجوي، فيكون في المحطة المخصصة لانطلاق الطائرة أو أي مكان يحدده الناقل أو الاتفاق.

ومن لحظة حضور المسافر في المكان والوقت المتفق عليه تبدأ مسؤولية الناقل وتنتهي مسؤوليته بمجرد خروجه من محطة الوصول في خلال مدة مناسبة بعد نزوله من واسطة النقل.¹

ثانياً: الالتزام بدفع الأجرة

يلتزم الراكب أولاً بدفع الأجرة و تتولى تحديدها مؤسسة النقل الجوي الوطنية إذا تعلق الأمر بنقل داخلي، أما بالنسبة للنقل الجوي الخارجي فيقوم الإتحاد الدولي للنقل الجوي المعروف باسم الاياتا بتحديد هذه الأجرة، وتحصل الأجرة مقدماً عند تسليم تذكرة السفر إلى الراكب.

¹ سمير جميل حسين القنلاوي ، المرجع السابق ص 132 .

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي وعقد نقل التكنولوجيا

ويعد عنصر الأجرة من الأهمية بمكان، إذ أنه شرط كما سبق القول لخضوع النقل الجوي الدولي لأحكام اتفاقية فرسوفيا¹، إن انتفى عقد النقل من قبل النقل بالمجان وآل الاختصاص في شأنه إلى أحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

والجدير بالذكر أن تذكرة السفر التي يسلمها الناقل إلى الراكب لا تعطى لهذا الأخير الحق في الانتقال عن طريق الجو إلا إذا قام بحجز مقعد له على متن الطائرة، وذلك نظرا لضيق الأمكنة بهذه الوسيلة من وسائل النقل، ولا يرتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصا على سلامة الرحلة الجوية، وعلى ذلك قضى إذا أصر أحد الركاب على الصعود إلى الطائرة رغم قيامه بعدم حجز مكان له على متنها ورغم أولوية ركاب آخرين عليه، فلا جناح للناقل إذا قام بإجباره على مغادرة الطائرة ويلتزم في مواجهته بالتعويض¹. نستخلص في الأخير أن الالتزام الأساسي للراكب هو أداء أجرة النقل في الميعاد المتفق عليه أو المعين في لوائح النقل، أو الذي يقضي به العرف وهي تدفع عند تسليم التذكرة، ويقدر الناقل الأجرة بمراعاة المدة المعتادة للنقل.

وفي حالة القوة القاهرة دون مباشرة النقل وقامت قبل مباشرته ظروف تجعله خطرا على الأرواح فلا يستحق عدم تنفيذ النقل.

وإذا عدل الراكب عن النقل قبل مباشرته، وجب أن يخطر الناقل بعدوله قبل اليوم المعين لتنفيذ النقل، ويجوز في أحوال الضرورة عمل الإخطار في اليوم المذكور بشرط أن يصل قبل الساعة المعينة للتنفيذ، وإذا حصل الإخطار وفقا لما تقدم فلا يستحق الناقل أجرة النقل.

أما إذا عدل الراكب عن مواصلة النقل بعد مباشرته استحققت عليه الأجرة الكاملة، وإن كان قد دفعها جازله تنفيذ النقل في ميعاد لاحق إلا إذا اتفق أو جرى العرف على غير ذلك.

إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التي يستعملها في النقل جازل للراكب اختيار وسيلة نقل أخرى، وفي هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه وله أن يختار الانتظار حتى تعود حركة النقل، وفي هذه الحالة لا يجوز إلزامه بأداء أية أجرة إضافية مع عدم الإخلال بحق الراكب في التعويض في الحالتين إذا كان له مقتضى، وإذا اضطرت الراكب إلى استعمال مكان في درجة أدنى من الدرجة المبينة في تذكرة النقل جازله مطالبة الناقل برد الفرق بين أجرتي الدرجتين، وإذا

¹ علي البارودي و محمد فريد العويني و محمد السيد ، المرجع السابق ص 850.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

دفع الراكب أجرة إضافية مقابل مزايا خاصة جازله المطالبة برد هذه الأجرة إذا لم يهيئ الناقل المزايا التي تقابلها.

وللناقل حجب أمتعة الراكب ضمان لأجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة له بسبب النقل.¹

الفرع الثالث : الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي

يلتزم المسافر كذلك باحترام تعليمات الناقل الجوي التي تحتم عليه ضرورة التواجد في مطار القيام في الميعاد الذي تحدده جداول مواعيده تمهيدا للإقلاع، و أيضا بمراعاة اللوائح الإدارية و لوائح الضبط و الصحة و الجمارك، فإن خالف هذه التعليمات كان للناقل أن يرحل دون انتظاره، و لامتسولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى الرحيل إلى الإضرار بالراكب ذلك أن المصلحة الجماعية في بدأ الرحلة الجوية في موعدها أولى بالرعاية من مصلحة راكب واحد مهمل²

إن أهم التعليمات التي يلتزم بها المسافرين الجلوس في المكان المخصص للراكبين أو المكان الذي جرى العرف عليه دون معارضة الناقل والتأكد من عدم خطورتها على المسافرين الآخرين.

فللناقل سلطة واسعة تكفل له الحفاظ على الأمن والنظام وتأمين واسطة نقل المسافرين سالمين إلى المكان الذي يقصدونه، وفي حالة وجود خطر على واسطة النقل و كذا الحال بالنسبة للأمتعة.

كما يلزم بالمحافظة على أمتعته التي تحت رعايته، كالتالي يحملها بيده وإذا أصابها ضرر يكون هو المسئول عنها مالم يكن الناقل قد سبب ذلك بخطئه، ويلزم بالاحتفاظ بتذكرة النقل وتذكرة المتاع إلى حين انتهاء الرحلة، على أن يقدمها كلما طلب منه ذلك من قبل المسئولين عن الرحلة³

الفرع الرابع: الخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي

بعد انتشار حوادث الإرهاب و خطف الطائرات أصبح المسافر ملتزما بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي التي تقوم بها سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه للطائرة، وإذا كانت عملية التفتيش في فرنسا وكذلك في مصر من اختصاص البوليس، فإنها في الولايات المتحدة و اعتبارا من الخامس من يناير عام 1973 من

¹ علي البارودي و محمد فريد العريني و السيد الفقي ، المرجع السابق ص576

² علي البارودي و محمد فريد العويني و محمد السيد ، المرجع السابق ص 576.

³ سمير جميل حسين القنلاوي ، المرجع السابق ص322

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي وعقد نقل التكنولوجيا

اختصاص شركة الطيران التي يتعين أن تقوم بانتظام بتفتيش حقائب اليد التي يحملها المسافرين و يحتفظون بحراستها على متن الطائرة و بإخضاعهم لأجهزة الكشف الالكترونية.

وللناقل الجوي كذلك أن يقرر إخراج أي شخص يترتب على وجوده في الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها

المبحث الثاني : عقد نقل التكنولوجيا

المطلب الأول: مفهوم عقد نقل التكنولوجيا

نتيجة إلى عدم وجود تنظيم قانوني دولي ملزم يحدد عملية نقل التكنولوجيا ، و كذلك قلة التشريعات الوطنية التي تعمل على تنظيم هذه العقود ، بدأ الإهتمام بهاته العقود التي تعتبر من المواضيع الحديثة نسبيًا ، و كذلك لكثرة التعامل فيها بين الدول¹

و لضبط مفهوم عقد نقل التكنولوجيا ،قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، نتناول في الأول تعريف التكنولوجيا ، في حين نتناول في الثاني تعريف عقد نقل التكنولوجيا ،لنتناول في الثالث تكوينه.

الفرع الأول :تعريف التكنولوجيا

يقصد بالتكنولوجيا مجموعة معلومات تتعلق بكيفية تطبيق نظرية علمية أو اختراع ، أي أنها ذلك

الجانب التطبيقي للعلم ، و يطلق عليها في الإصطلاح الدارج "حق المعرفة" أو "savoir faire أو

"know how".

فالعلم يختلف عن التكنولوجيا ، فالأول هو البحث عن حقيقة الأشياء واستظهار عناصرها و خصائصها ، ويؤدي إلى الإختراع ، أما التكنولوجيا فهي التطبيق العملي لثمرات العلم و إبتكار أفضل الطرق لإستعمالها².
ومن هذا المنطلق إرتأينا تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع ، نتطرق في الأول إلى تعريف التكنولوجيا من مختلف زواياها ، أما في الثاني سنتطرق إلى نقل التكنولوجيا.

اولا : تعريف التكنولوجيا من مختلف زواياهاوردت تعريفات عديدة بشأن مصطلح التكنولوجيا ، إذ ليس هناك تعريف جامع أو متفق عليه سواء من الناحية اللغوية أو الاقتصادية أو القانونية³

¹ - فراس عبد اللطيف سعيد الجزاوي 'عقود نقل التكنولوجيا "بين النظرية والتطبيق" ،رسالة مقدمة لنيل شهادة

الماجستير ، سالم الدلالة ،كلية الدراسات الفقهية و القانونية ، قسم الدراسات القانونية ، جامعة آل البيت، 2008،ص06

² طالب حسن موسى ، قانون التجارة الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ،الأردن ،

³ نصيرة بوجمعة سعدي ، عقود نقل التكنولوجيا في مجال التبادل الدولي ، د.ط. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

و التي سنتطرق إليها فيمايلي:

✓ النظام القانوني لعقد نقل التكنولوجيا

1- التعريف اللغوي للتكنولوجيا

أ) باللغة العربية:

إذا كان استخدام لفظ التكنولوجيا يماثل استخدام لفظ الفن فإن هذا يعد أمر مخالف لمدلول كل منهما ، و لذلك يبدو من الملائم أن نميز بين نطاق كل من الإصطلاحين من ناحية المدلول اللغوي لكل منهما.

فكلمة "فن" مشتقة من الأصل اليوناني التي ترجع إلى فعل قديم جدا و هو "يصنع" فكلمة يصنع أو الإنتاج أو التصنيع المادي أصبحت بسرعة تدل على كيفية الإنتاج ، و على الوسيلة التي تؤدي إليه و يكفينا أن نشير الى أن كلمة الفن تشير إلى وسائل الإنتاج و الى المعرفة الفنية الخاصة بها.

أما كلمة التكنولوجيا نجد مصدرها أيضا يوناني مشتقة من العلم و الدراسة ، و على هذا تشير التكنولوجيا الى الدراسة الرشيدة لفنون و على وجه الخصوص الفنون الصناعية ويرى الاستاذ litter في

قاموسه الصادر في عام "1876" أن إصطلاح التكنولوجيا هو تفسير الألفاظ الخاصة بالفنون و المهن العديدة ، إذ من ناحية المدلول اللغوي تعني كلمة تكنولوجيا الدراسة الرشيدة للفنون¹

ب) باللغة الفرنسية:

يُعنى بالتكنولوجيا في اللغة الفرنسية الدراسة الإستدلالية و المنظمة للتقنيات ولا سيما التقنيات الصناعية²

ج-) باللغة الانجليزية:

ويقصد بالتكنولوجيا تلك المعلومات التي يمكن استخدامها في تصميم أو إنتاج أو تصنيع أو إعادة بناء المواد ، و يمكن للتكنولوجيا أن تكون ملموسة أو غير ملموسة ، و تتمثل التكنولوجيا الملموسة في النماذج والمخططات

¹ نصيرة بوجمعة سعدي، المرجع السابق، ص18

² نقلا عن وليد عودة الهمشري ، عقود نقل التكنولوجيا الإلتزامات المتبادلة و الشروط لتقييدية "دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان، الأردن، 2009 ص23

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

و اجهزة التشغيل ، أما الغير ملموسة تتمثل في الخدمات التقنية كالتدريب ، و تقديم المعلومات ، و التوجيه و الإستشارات¹

ثانيا : التعريف الإقتصادي للتكنولوجيا

تعرف التكنولوجيا إقتصاديا بأنها مجموع لبعض المواد وأدوات العمل المرتبط في ما بينها بالمعرفة و الخصائص الطبيعية لكل منهما ، و بخصائصها المشتركة في التبعية لنظام واحد.

كما تعرف أيضا بأنها مجموع العوامل التي تشكل جزءا من المشروع الصناعي و التي تعد المصلحة المباشرة للعلم ولا سيما علم تحويل المنظم.

وهناك تعريف آخر يشار إليه دائما و هو ذلك الذي يرى بأن التكنولوجيا هي تطبيقا للمعارف في إطار مراحل الإنتاج ، منذ مرحلة البحث حتى في تلك المتعلقة ببيع المنتج ، و العناصر الأساسية يمكن أن تكون ذات طبيعة مختلفة²

ثالثا: التعريف القانوني للتكنولوجيا

يقصد بالتكنولوجيا نقل المعرفة المنهجية اللازمة لإنتاج أو تطوير منتج ما ، أو لتطبيق وسيلة أو طريقة أو لتقديم خدمة ما ، و لا يعتبر نقلا للتكنولوجيا مجرد بيع أو شراء أو إستئجار السلع.

فالتكنولوجيا و إن كانت في جوهرها عبارة عن معارف و معلومات إلا أنها ليست من قبيل المعارف النظرية المجردة بل معارف إنتاجية ترتبط بالإنتاج زيادة ، و تستهدف زيادة العائد الإنتاجي ، و من ثم فقيمتها الإقتصادية تبقى هنا باستخلاص مالها من منافع إقتصادية و هو ما لا يتحقق بغير إدماجها في العملية الإنتاجية³.

إن القيمة الإقتصادية للتكنولوجيا جعلتها من أهم الأصول المالية للمشروعات الحائزة لها و أصبحت النظرة السائدة إليها على أنها شكل جديد لرأس المال .

¹ نافذ خالد غوشة ، معجم المصطلحات الإقتصادية "إنجليزي ، عربي" ، الطبعة الأولى ، الدار العربية للعلوم ، بيروت ، لبنان ،

2001 ، ص 332

² نصيرة بوجمعة سعدي ، المرجع السابق ، ص 20

³ عبد الحميد الشواربي ، الإلتزامات والعقود التجارية ، الجزء الأول ، د . ط ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2001 ،

صص 281، 802

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

توصف التكنولوجيا بأنها سلعة من السلع ، وبغض النظر عن طبيعتها الخاصة غير المادية ، بإمكانها الانتقال بمجسّداتها من مكان إلى آخر بوسائل و من خلال قنوات مختلفة تبعا للحالة أو الهيئة التي تكون عليها

الفرع الثاني : نقل التكنولوجيا

تتمثل عملية نقل التكنولوجيا في تلك العملية القانونية التي تقوم بين المورد و المستورد ، إذ أنه على المورد القيام بإتاحة الفرصة للمستورد لكي يقوم بالوصول إلى المعلومات والخبرات التي عليه أن يقر بها و يوفرها إلى المستورد ، وهذا يفترض أن يكون هناك تعاون و تبادل بين الطرفين السابقين و ذلك من أجل إتمام هذا النقل ، ولهذا فإن عملية التفاوض التي تسبق عملية نقل التكنولوجيا من أصعب المهام و تقتضي خبره خاصة .

وعملية نقل التكنولوجيا لا تقتصر على الدول النامية ذاتها فهذا النقل يقوم بين الدول المتقدمة كذلك ، و بالتالي فإن نقل التكنولوجيا قد أصبح سمة بارزة من سمات التجارة الخارجية في السنوات الأخيرة و أصبحت التكنولوجيا سلعة تباع وتشتري و قابلة للتصدير و تتمتع باستقلال عن بقية السلع المادية التقليدية¹

يُعنى بإصطلاح النقل من الناحية القانونية عملية إنتقال الأموال أو الحقوق من أشخاص قانونية سواء أكانت أشخاص طبيعية أو معنوية ، لذلك فهو ينطوي على النقل الكلي أو الجزئي النهائي أو المؤقت للإنتقال الفعلي بالأموال أو الحقوق أو كلاهما معا ، و في هذا الشأن فإن نقل التكنولوجيا عن العملية التي يتم فيها إنتقال الأساليب و كذلك طرق التشغيل للتقنيات أو حق إستعمالها من شخص لآخر.²

إن عملية نقل التكنولوجيا تشكل في الغالب علاقة تجارية بين منشأتين ، و بالتالي فإن محل النقل و الالتزام المتبادلة للطرفين تتعلق أساسا بالأهمية التي يوليها كل منهما لهذه العلاقة و ذلك كمبرر لإبرامها³.

هناك نمطان متميزان لنقل التكنولوجيا ألا وهما:

أولاً: النقل الداخلي للتكنولوجيا

وهو الذي يتم داخل المشروع المتعدد القوميات على سبيل المثال من الشركة الأم إلى شركاتها الوليدة المنتشرة على الصعيد العالمي ، أو فيما بين هذه الشركات الوليدة ، فنحن هنا بصدد نقل للتكنولوجيا عبر الحدود الدولية ، أي مندولة إلى أخرى ، و هو بهذا المعنى نقل دولي ، و لكنه يتم في إطار المجال الإقتصادي الداخلي للمشروع المتعدد الجنسيات ، و لهذا المعنى فهو نقل داخلي .

¹ عبد الحميد الشاربي ، المرجع السابق ، ص280.281.

² مراد محمود المواجدة ، المسؤولية المدنية في عقود نقل التكنولوجيا، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان لأردن، 2010، ص35.

³ مراد محمود المواجدة، المرجع السابق ، ص37.36.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

ثانياً: النقل الخارجي للتكنولوجيا

و هو الذي يتم من المشروع المتعدد الجنسيات ، و بشكل أكثر تحديدا من الشركة الأم أو من إحدى شركاتها الوليدة إلى مشروعات أخرى مستقلة في دول أخرى ، سواء كانت مشروعات عامة أو خاصة¹

الفرع الثالث: تعريف عقد نقل التكنولوجيا

ثمة محاولات عديدة في مجال تعريف عقد نقل التكنولوجيا كعقد قائم بذاته ، و إن كان يُعاب عليها قصورها و نقصها ، و كان من تلك التعاريف تعريفه على أنه :

أ - إتفاق مبرم بين من يملك التكنولوجيا أو يحوزها ، و بين من يبحث عنها بغرض نقلها من الأول للثاني ، و يصعب تحديد مضمون ذلك الإتفاق بسبب تعدد الإجراءات و العناصر المكونة لمحلها و الخدمات لهذا المحل ، إذ قد تنطوي على أداءات مادية أو معنوية أو على الاثنين معا).

ب - إتفاق يغطي عمليات معينة ويتضمن أ داءات محددة تهدف إلى أخذ أحد الأطراف من

الآخر نظام للإنتاج أو للإدارة أو خليط منهما ، بموجب تنازل معين و خلال مدة معينة)²

ج - آلية إكتساب تستعمل بواسطة الحكومة لأجل التزود بالبضائع أو الخدمات لصالح تلك

الحكومة ، و تستطيع من خلالها تطوير و إنشاء البحث و التطوير و من ثم نقلها من القطاع العام إلى الخاص³.

وقد حاولت أيضا بعض التشريعات الداخلية للدول المتعلقة بموضوع التكنولوجيا تقديم تعاريف لهذا العقد و التي سنتعرض إليها في فرعين :

أولاً : تعريف عقد نقل التكنولوجيا في بعض النظم القانونية و الفقه .

ثانياً: تعريف عقد نقل التكنولوجيا في مشروع التقنين الدولي للسلوك .

أولاً : تعريف عقد نقل التكنولوجيا في بعض النظم القانونية و الفقه

¹ حسام محمد عيسى ،نقل التكنولوجيا "دراسة في الآليات القانونية للتبعية الدولية"، الطبعة الأولى، دار المستقبل

العربي، القاهرة، مصر، 1987، صص 39،40

² و فاء مزيد فلهوط. المشاكل القانونية في عقود نقل بالتكنولوجيا. الى الدول النامية. الطبعة الاولى. منشورات الحلبي

الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، صص 104.105

³ المرجع نفسه. صص 106

1- في القانون المصري

ورد تعريف صريح و محدد لعقد نقل التكنولوجيا طبقا للمشروع المصري في قانون التجارة الجديد في المادة(73).1 ، بأنه ذلك الإتفاق الذي يكون بين طرفين أحدهما المورد و الذي يلتزم بأن ينقل بمقابل معلومات فنية إلى الطرف الثاني ألا و هو المستورد و ذلك لإستخدامها في طريقة فنية خاصة لإنتاج سلعة معينة أو تطويرها أو لتكريب أو تشغيل آلات أو أجهزة ، أو لتقديم خدمات.

و يتضح من هذا التعريف أن محل عقد نقل التكنولوجيا ، هو نقل معارف فنية من المورد إلى المستورد ، مما يستخدم في إنتاج السلع أو الخدمات ، وسواء تعلق هذه المعلومات بما يعرف بتكنولوجيا المنتج ، أي المعرفة التي تستهدف إنتاج معين ، أو تعلقت بتكنولوجيا العملية الإنتاجية ، أي التكنولوجيا الخاصة بطريقة الإنتاج.

أي أنه إذا كانت التكنولوجيا هي مجموعة المعلومات المستخدمة في إنتاج السلع و الخدمات ، فلا يعتبر من قبيل نقل التكنولوجيا مجرد بيع أو شراء أو تأجير سلعة أو خدمة ، بالإضافة إلى بيع أو تأجير العلامات التجارية أو الإسم التجاري أو الترخيص باستعمالها ، لأن هذه التصرفات لا تعتبر نقلا للتكنولوجيا.

و كإستثناء من هذا الأصل ، إذا كان ذلك البيع أو الإيجار جزء من عملية نقل التكنولوجيا ، و سواء تم ذلك بعقد واحد أو بعقود منفصلة ، و الغاية من ذلك هو منع أي تحايل على أحكام القانون الذي يتم عن طريق إدراج الشروط التقييدية المحرمة في عقود نقل التكنولوجيا مع عقود بيع أو إيجار العلامات أو الأسماء التجارية¹

(المادة 73) إتفاق يتعهد بمقتضاه مورد التكنولوجيا بأن ينقل بمقابل معلومات فنية لمستورد التكنولوجيا لإستخدامها في طريقة فنية خاصة لإنتاج سلعة معينة أو تطويرها أو لتكريب أو تشغيل آلات أو أجهزة أو لتقديم خدمات ، و لا يعتبر نقلا للتكنولوجيا مجرد بيع أو شراء أو إستئجار السلع ، و لبيع العلامات التجارية أو الأسماء التجارية أو الترخيص باستعمالها ، إلا إذا ورد ذلك كجزء من عقد نقل التكنولوجيا أو كان مرتبطا به " من قانون التجارة المصري الجديد الصادر بالقانون رقم17ج . ر ، العدد:19، مكرر ماي لسنة 1999 ، (الفصل الأول من الباب الثاني

¹ محمد عزمي البكري ، موسوعة الفقه و القضاء في شرح قانون التجارة الجديد ، المجلد الثاني ، الإلتزامات و العقود التجارية، د . ط . دار

محمود للنشر و التوزيع ، القاهرة ، 2003 ، ص184.183

2- في القانون الفلسطيني

يتضح من نص المادة(79)¹ من مشروع قانون التجارة الفلسطيني بأن عقد نقل التكنولوجيا ، ليس هو العناصر المادية التي يشملها جوهر الإتفاق ، بل هو العناصر المعنوية المتمثلة في المعرفة الفنية الحديثة أو المعلومات أو الخدمات الفنية .

و للتأكيد على ذلك تم إستبعاد المشروع من نطاق تطبيقه كل العمليات التي يكون موضوعها مجرد بيع أو شراء أو تأجير أو إستئجار السلع ، و المستبعد هنا هو البيع أو الإيجار، الذي ينصب أساسا على العناصر المادية ، كما لا يُعد نقلا للمعرفة الحديثة مجرد بيع العلامات التجارية أو الأسماء التجارية أو الترخيص بإستعمالها إلا إذا كان ذلك واردا كجزء من عقد نقل التكنولوجيا ، أو كان مرتبطا به بإتفاق مستقل ، إرتباط لا يقبل التجزئة².

فيما معناه أن المشرع الفلسطيني أيضا قد تبنى نفس التعريف الذي جاء به المشرع المصري و بالرغم من أنه هناك إختلاف في بعض المصطلحات القانونية الواردة في كلا التعريفين إلا أنه يتضمن نفس المعنى ، خاصة و أن ذلك العقد هو إتفاق بين طرفين أحدهما مورد و الآخر مستورد يتعهد بمقتضاه الطرف الأول بنقل التكنولوجيا إلى طرف الثاني و ذلك بمقابل .

3- في القانون الجزائري

لم يرد تعريف واضح و دقيق لعقد نقل التكنولوجيا في القانون الجزائري ، إلا أن الدولة الجزائرية و باعتبارها دولة نامية و ليس لديها عدد مناسب من العلماء و الباحثين الذين يمكنهم المساهمة في الإختراع على المستوى الدولي و كان ربما من الأفضل ألا تتحمل الأعباء المالية الباهظة للأبحاث

التكنولوجية ، كما يجب عليها أن تكتسب ما وصلت إليه الدول المتقدمة عن طريق عقود الترخيص و هذا ما تراه بعض مدارس الفكر

و كما يرى فريق آخر أن نقل التكنولوجيا في الظروف الدولية الراهنة لا يحقق المأمول من حيث شروط إدارتها و تكلفتها ، و القيود التي تفرض على إستخدامها و ملكيتها و الحرية التي تمارس في إختيارها ، كما ينبغي أن يُعنى أولوا الأمر بكل هذه الأوضاع، وأن يوجهوا إهتماما خاصا إلى الجهود المحلية لإكتساب

¹ المادة (79) إتفاق يتعهد بمقتضاه المورد بأن ينقل بمقابل معلومات فنية متطورة إلى المستورد لإستخدامها في طريقة فنية خاصة لإنتاج سلعة أو تطويرها أو لتكريب أو تشغيل آلات أو أجهزة أو لتقديم خدمات .

² حمدي محمود بارود ، " محاولة لتقييم التنظيم القانوني لنقل التمكين التكنولوجي في ظل الجهود الدولية و مشروع قانون التجارة الفلسطيني " ، مجلة جامعة الأزهر سلسلة العلوم الإنسانية ، المجلد 12، العدد : 01، كلية الحقوق ، غزة، 2010، ص861.860

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

المقدرة على إختيار التكنولوجيا المنقولة و التفاوض بشأنها ، و الإقتدار على تطويعها و تطبيقها ، و هنا يجب التنويه بأهمية إرتقاء القوة البشرية التقنية و توطيد مكانتها الإجتماعية ، فهذا هو السبيل الذي يحقق الإنتقال إلى مستويات تكنولوجية أعلى في الدول النامية¹

إلا أن الدولة الجزائرية قامت بإبرام العديد من الإتفاقيات الجماعية و الثنائية مع الدول في مجال نقل التكنولوجيا من جهة و مع المنظمات الدولية من جهة أخرى و نذكر إثنين منها :

1- الإتفاقية الخاصة بالتعاون الإقتصادي و التقني و العلمي بين الجزائر و اليونان الموقعة

بالجزائر بتاريخ 13 ماي 1982 و المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 442/82 المؤرخ في تاريخ 11 ديسمبر 1982

وهي إتفاقية يسعى فيها الطرفان إلى المساهمة في تطوير الإقتصاد بين البلدين في جميع المجالات خاصة في مجال التجارة و الصناعة و السياحة و النقل و المواصلات و الأشغال العمومية و الملاحة و البناء و الصيد البحري بجميع الوسائل الممكنة لكلا البلدين و ذلك طبقا للمواد

2 - إتفاقية التعاون التقني بين الجزائر و اليابان الموقعة بطوكيو بتاريخ 7 ديسمبر 2004 و المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 76/06 المؤرخ في 18 فيفري 2006²

وهي إتفاقية تسعى إلى ترقية التعاون التقني بين البلدين و اتمام الإتفاقية على ترتيبات خاصة بتسيير برامج هذا التعاون بموجب هذه الإتفاقية بين السلطات المختصة للحكومتين و التعاون في مختلف المجالات الإقتصادية و الإجتماعية للجزائر حسب نص المواد (1) و (2) و (4)³.

3- في الفقه

يعرف عقد نقل التكنولوجيا على الصعيد الفقهي بأنه ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه مورد

التكنولوجيا بأن ينقل بمقابل معلومات فنية إلى مستورد التكنولوجيا، لاستخدامها في طريقه فنية خاصة

¹ الإتفاقية الخاصة بالتعاون الإقتصادي و التقني و العلمي بين الجزائر و اليونان ، الموقعة بالجزائر بتاريخ 13 ماي 1982، الجريدة

الرسمية الجزائرية ، العدد 51، السنة 19، بتاريخ 11 ديسمبر 1982 المتضمنة (نص الملدة (1). (2). ص 32 76

² الإتفاقية الخاصة بالتعاون الإقتصادي و التقني و العلمي بين الجزائر و اليونان ، الموقعة بالجزائر بتاريخ 13 ماي 1982، الجريدة

الرسمية الجزائرية ، العدد 51، السنة 19، بتاريخ 11 ديسمبر 1982 المتضمنة (نص الملدة (1). (2). ص 32 76

³ إتفاقية التعاون التقني بين الجزائر و اليابان ، الموقعة بطوكيو بتاريخ 7 ديسمبر 2004، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 10، السنة 43،

المؤرخة في 26 فيفري 2006، المتضمنة المواد (1) ، (2) ، (4) ص 17.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

لإنتاج سلعة معينة و تطويرها ، أو لتركيب أو تشغيل آلات أو أجهزة أو لتقديم خدمات فيما معناه أن عقد نقل التكنولوجيا يرتكز محله على نقل معارف فنية من المورد إلى المستورد ، بحيث تأخذ هذه المعرفة الفنية أحد الشكلين أ¹ و هما¹

(أ) تكنولوجيا الإنتاج والاستعمال .

(ب) تكنولوجيا الخدمات التي تتضمن التنظيم و الإدارة .

و تبعاً لذلك لا يشمل هذا النوع من العقود إتفاقيات بيع و شراء أو استئجار السلع ، كما أنه لا يشمل عقود بيع العلامات التجارية أو الأسماء التجارية أو التراخيص بإستعمالها ، ما لم يكن هذا الشراء أو الترخيص بالاستعمال تابعاً لعقد نقل معرفة فنية أو جزء من هذا العقد أو مرتبطاً به

ثانياً : تعريف عقد نقل التكنولوجيا في مشروع التقنين الدولي للسلوك

ورد في المدونة الدولية للسلوك تعريفاً لعقد نقل التكنولوجيا بأنه تلك الترتيبات بين الأطراف المتضمنة نقل المعرفة المنهجية لصناعة منتج أو لتطبيق عملية أو لتقديم خدمة ، و لا تمتد لتشمل الصفقات المتضمنة مجرد بيع أو تأجير للبضائع².

وقد حددت المادة (1-3) من هذه المدونة العقود التي تمثل عقود نقل التكنولوجيا بأنها عقود : نقل ملكية ، بيع

- ترخيص كل أشكال الملكية الصناعية بإستثناء العلامات و الأسماء التجارية، ما لم تشكل جزءاً من صفقة نقل التكنولوجيا -
- التزويد بالمعرفة الفنية و الخبرات التقنية
- التزويد بالمعرفة التكنولوجية الضرورية لمشاريع تسليم المفتاح -
- التزويد بالمعرفة التكنولوجية الضرورية لإكتساب و استخدام المواد الأولية و الوسيطة أو كليهما -
- التزويد بالتسهيلات التكنولوجية الخاصة في إتفاقيات التعاون الصناعي و التقني -

أي أنها إشتملت على عقود نقل التكنولوجيا بالمعنى المادي و الفني ، أو كأداة للتبادل أو أداة للسيطرة التكنولوجية معاً¹.

¹ محمود فياض ، المعاصر في قوانين التجارة الدولية، الطبعة الأولى، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن، 2012، ص435.

² وفاء مزيد فلحوظ ، المرجع السابق ، ص108.109.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

الفرع الرابع : تكوين عقد نقل التكنولوجيا

بالرغم من خصوصية هذا العقد إلا أنه كسائر العقود يخضع للأحكام العامة ، و نستطيع عموما إسقاط بعض الأحكام العامة على شروط هذا النوع الجديد من العقود غير المسماة.

و من هنا سنتطرق إلى تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع

- المرحلة السابقة للتعاقد المفاوضات الأولية

- مرحلة التعاقد ، ثالثا: أطراف عقد نقل التكنولوجيا و مدته.

- المرحلة السابقة للتعاقد المفاوضات الأولية

تمر العقود الدولية بمرحلة تسبق إبرامها ، و لا تختلف في ذلك عن عقد نقل التكنولوجيا في مشكلة تعترض الطرفين في هذا العقد ، ألا و هي مشكلة سرية المعرفة الفنية بإعتبارها محل في العقد المزمع إبرامه ، تتأثر هذه المرحلة بمشكلة السرية لما تسببه هذه الأخيرة من حساسية بين الأطراف ، و تتمثل في أنّ صاحب المعرفة الفنية يخشى تلبية طلب من يتفاوض معه بشأنها بإطلاعه على سريتها ، قبل التأكد من إلتزامه بتوقيع العقد.

وتعد مرحلة التفاوض بشأن إبرام عقد نقل التكنولوجيا من الوسائل التي تسهل عملية إلتقاء إرادات الأطراف ، لأن التفاوض عبارة عن الأسلوب الذي يمكن عن طريقه التوصل إلى التوفيق بين المصالح المتعارضة للمتفاوضين بالتراضي ، أو بقبول الحلول الوسط و كل ذلك على أساس من حسن النية المتبادلة و الرغبة الصادقة في التوصل إلى إتفاق. ولأن هذه المرحلة صعبة ، فإن صاحب المعرفة الفنية يتخذ ضمانات للمحافظة على سرية المعلومات التي سيؤدي بها كوسيلة ترغيب لمن يتفاوض معه¹.

- مرحلة التعاقد

إن عقد نقل التكنولوجيا مثل أي عقد يحتاج في تكوينه إلى كل من الأركان الموضوعية التالية، الرضا ، المحل ، السبب كما قد يستلزم الشروط الشكلية.

- الشروط الموضوعية²

¹ محمود الكيلاني، الموسوعة التجارية و المصرفية ، المجلد الأول، عقود التجارة الدولية في مجال نقل التكنولوجيا ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان، 2008 ، ص145.

² مصطفى الجمال و آخرون مصادر و أحكام الإلتزام "دراسة مقارنة، د. ط، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان ، 2003 ، ص، 41 ، 42 .

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

لابد من توافر المقومات الموضوعية الأربعة ، و في أي عقد كان فهي لازمة و ضرورية لقيام ذلك العقد صحيحا ، و هذه المقومات هي كالآتي:

- الرضا :

يشترط لقيام عقد نقل التكنولوجيا أن تكون إرادة المورد و المستورد أي المتلقي موجودة أصلا و غير معابة ، أي لا يشوبها عيب من العيوب (الغلط، التدليس، الإكراه، الإستغلال) و الا كان العقد باطلا.

فيوجد التراضي عندما يعبر شخص عن إرادته في إحداث أثر قانوني معين و أن تتلاقى هذه الإرادة مع إرادة أخرى مطابقة لها ، أي تتجه إلى إحداث ذات الأثر القانوني ، و صادرة ممن وجهت إليه الإرادة الأولى بحث يتحقق التوافق بين الإرادتين ، فيتبع العقد إذن عن طريق تعبير كل من المتعاقدين عن إرادته

كما أن الرضا هو تطابق الإيجاب و القبول كتعبيرين عن إرادتي طرفي العقد ، و يوجد التراضي بوجود إرادتين متوافقتين و عادة بتعاقب التعبير عن هاتين الإرادتين المتطابقتين فيصدر الإيجاب أو لا ثم يتبعه قبول مطابق له ، و لو أنه في بعض الأحيان قد يتعاصر التعبير عن هاتين الإرادتين المتطابقتين

ويشترط في عقد نقل التكنولوجيا أهلية عاقيه و يقصد بالأهلية صلاحية الشخص لكسب الحقوق وتحمل الإلتزامات ، و مباشرة التصرفات القانونية التي يكون من شأنها أن ترتب له هذا الأمر أو ذلك و تنقسم الأهلية إلى نوعين أهلية أداء و أهلية وجوب ، كما أن أحكامها تمس النظام العام في الصميم لأنها تؤثر تأثيرا بالغا في حياة الشخص القانونية و الإجتماعية و الذي يهمننا هنا هو أهلية الأداء ، لأن توافرها في المتعاقد ضروري لإعتبار رضائه بالعقد سليما¹

و اهلية التعاقد مناطها التمييز، لأن الإرادة لاتصدر إلا عن تمييز، فمن كان كامل التمييز كان كامل الأهلية و من نقص تمييزه كانت أهليته ناقصة، و من إنعدم تمييزه إنعدمت أهليته.

معناه أن مناط و أساس أهلية الأداء هو الإدراك و التمييز، فهي تدور معه وجودا و عدما ، كمالا و نقصانا ، فإذا إكتمل الإدراك لدى الشخص تمتع بأهلية أداء كاملة ، و إذا إنعدم إنعدمت ، و إذا نقص نقصت ، إذ أنه متى كان مناط أهلية الأداء هو التمييز ، و التمييز يتأثر بالسن كما يتأثر بعوارض أخرى قد تصيب الشخص بعد بلوغه سن الرشد كالجنون و العته و الغفلة ، و من ثم ترتبط أهلية التعاقد بما يتوافر للشخص من تمييز فإذا كان الشخص ناقص التمييز ، فالأصل أن أهليته للتعاقد تكون ناقصة و بالتالي لا يكون العقد الذي

¹ ابراهيم المنجي، عقد نقل التكنولوجيا، 1، طبعة الأولى ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 66

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

يتراضى على إبرامه صحيحا ، أما إذا كان الشخص كامل التمييز ، فالأصل أن أهليته للتعاقد تكون كاملة ، ولهذا فإن تحديد ما إذا كان الشخص كامل الأهلية يتوقف على تحديد ما إذا كان كامل التمييز¹

- المحل:

إن المحل في العقد يشكل أحد أركانه ، و هو بشكل عام الموضوع الذي ينصب عليه إتفاق الأطراف ، وهو في عقد نقل التكنولوجيا يتمثل في نقل التكنولوجيا أيا كانت صورة هذا النقل ، و يجب أن يكون هذا المحل موجودا و ممكنا و معيننا أو أن يكون قابلا للتعيين ، و يجب أن يكون فضلا عن ذلك مشروعاً ، و هذا ينطبق على حد سواء على العقود الدولية و الداخلية²

كما أن المشرع المصري في قانون التجارة الجديد في المادة (73) ³ ، نص على المحل وعرفه بأنه المعرفة أو المعلومات الفنية ، كما إستطاع تحديد ما يدخل في نطاق العقد و ما يخرج عنه.

- ما يدخل في نطاق عقد نقل التكنولوجيا:

وهو تقديم المساعدة الفنية و المعلومات الفنية في إنتاج أو تطوير بعض السلع ، و تركيب و تشغيل آلات أو أجهزة ، و أيضا تقديم خدمات متخصصين في تقديم المشورة الفنية و الإدارية و تدريب العاملين ، و أخيرا في بيع العلامات و الأسماء التجارية أو الترخيص بإستعمالها إذا كانت جزء من عقد نقل التكنولوجيا أو كان مرتبطا به.

ما يخرج من نطاق عقد نقل التكنولوجيا وهويبيع العلامات التجارية و الأسماء التجارية أو الترخيص بإستعمالها إذا كانت غير مرتبطة بعقدنقل التكنولوجيا ، أو لم تكن جزء منه⁴

- السبب:

و يمكن تحديده على سبيل المثال بحصول المستورد على التكنولوجيا لسبب إستخدامها لتكملة تكنولوجيا قائمة لديه أو لإعادة بيعها ، و حصول المورد على الثمن لسبب حاجته لنفقات جديدة في مجال البحث و التطوير لإبداع تكنولوجيا جديدة .

¹ إبراهيم المنجي ، المرجع السابق

² نبيل إسماعيل الشبلاق،"الطبيعة القانونية لمسؤولية الأطراف في مرحلة ما قبل العقد (دراسة في العقود الدولية لنقل

التكنولوجيا)،مجلة العلوم الإقتصادية و القانونية ، المجلد28،العدد:02،جامعةدمشق،2003،ص302

³ المادة (73) من قانون التجارة المصري الجديد.

⁴ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق ،ص351.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

و إجمالاً يمكن القول أنه في عقود نقل التكنولوجيا كونها عقود ملزمة لجاندين أن سبب إلتزام كل متعاقد هو إلتزام المتعاقد الآخر ، كما يجب أن يكون مشروعاً و ذلك حسب النظرية الحديثة¹.

2- الشروط الشكلية

يجب أن يكون عقد نقل التكنولوجيا مكتوباً و الا كان باطلاً ، و هذا ما نصت عليه المادة (74) الفقرة الأولى² و من ثم فإن كتابة العقد ليست شرطاً للإثبات فحسب، بل هي شرط للإنعقاد و هي ركن في العقد

ينبغي البطلان على تخلفه ، وقد راعى المشرع المصري بإشتراطه كتابة عقد نقل التكنولوجيا أن وجود سند

كتابي محدد الشروط من شأنه درء المنازعات التي يمكن أن تنشأ بسهولة إذا لم يوجد مثل هذا السند ، لا سيما و أن العقد مما يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً ، و يتضمن تفاصيل فنية معقدة .

ويسري هذا الشرط الشكلي على عقد بيع أو إيجار العلامات التجارية أو الأسماء التجارية متى كان جزءاً من عملية نقل التكنولوجيا أو مرتبطاً به.

ثالثاً : أطراف عقد نقل التكنولوجيا و مدته

من الأمور الهامة في عقد نقل التكنولوجيا أطرافه لأهمية المسائل التي تثيرها جنسياتهم و منطقة إبرام العقد و تنفيذه ، و أهمية التعريف بالطرف تسهم في معرفة القضاء المختص بتسوية المنازعات ، و تعيين القانون الواجب التطبيق ، و غير ذلك من المسائل التي يحكمها القانون الدولي ، خاصة و أن بعض الدول تضع قوانين خاصة بتسوية المنازعات التي تثيرها العقود الدولية بما يخرج عن المبادئ المستقرة في قواعد الإسناد في القانون الدولي الخاص³

يعتبر عنصر المدة من أعقد المسائل التي تدور بمناسبة عقود نقل التكنولوجيا ، فالأفضل للمستورد ألا يتورط في علاقة تعاقدية تكون مدتها أقصر من أن يتمكن خلالها من إكتساب التمكن التكنولوجي⁴

-تعريف الطرف في عقد نقل التكنولوجيا

يكون الطرف في عقد نقل التكنولوجيا شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً ، من أشخاص القانون العام كالدولة أو إحدى المؤسسات التابعة لها ، أو من أشخاص القانون الخاص كالشركات.

¹ وفاء مزيد فلحوط، المرجع السابق، ص114

² المادة (74) من قانون التجارة المصري الجديد

³ زينة غانم الصفار ، السيد مهند حمد أحمد، "الشروط المقيدة لحرية المتلقي في عقود نقل التكنولوجيا"، مجلة الرافدين للحقوق ، العدد 48، السنة السادسة عشر ، جامعة الموصل، كلية الحقوق، 1، لعراق ، أوت 2008، ص86.

⁴ جلال وفاء محمدين ، الإطار القانوني لنقل التكنولوجيا ، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص39

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

وهو في الدول النامية غالبا ما يكون الدولة أو إحدى المؤسسات التابعة لها ، بعكس ما هو عليه في الدول المتقدمة ، الذي غالبا ما يكون الطرف في هذه العقود شخصا اعتباريا من أشخاص القانون الخاص، و لا تكون الدولة المتقدمة في معظم الأحيان طرفا في عقد نقل التكنولوجيا .

ويطلق على الطرف في هذه العقود تسميات مختلفة مثل المستورد و المرخص له و المتلقي و المنقول إليه كطرف أول ، و مثل المورد و المرخص و الناقل كطرف ثان¹

و قد يكون الطرف في عقد نقل التكنولوجيا بائعا أو مؤجرا ، مشتريا أو مستئجرا ، و مع كل هذا يتم إختيار إحدى هذه التسميات وفق مدلول يتناسب مع ما هو متعارف عليه في منطقة إبرام العقد².

- شروط أطراف عقد نقل التكنولوجيا :

يشترط في أطراف عقد نقل التكنولوجيا ، شرطان يتوقف عليهما إنعقاد العقد ، يتمثلان في:

الشرط الأول: هو أن يكون المتعاقد موردا أو مستوردا أو شخصا مميزا.

أي أنه يشترط في طرفي التعاقد في عقد نقل التكنولوجيا موردا كان أو مستوردا أن يكون شخصا مميزا ، بمعنى أن تكون إرادة كل منهما صادرة عن شخص مميز ، ذلك أن القانون لا يمكن أن يعتد بإرادة شخص غير مميز ، و لهذا يلزم أن يكون الإتفاق صادرا عن طرفين يتوافر لديهما التعبير ، و يعقلان معنى التصرف ويقصداه فعلا ، و أهلا للتعاقد.

الشرط الثاني : أن يكون المتعاقد موردا أو مستوردا غير ممنوع من التعاقد.

يشترط في طرفي التعاقد في عقد نقل التكنولوجيا موردا كان أو مستوردا أن يكون شخص غير ممنوع من التعاقد ، و رغم قدرته على التمييز ، و بالتالي رغم إكتمال أهليته للتعاقد ، ففي بعض الحالات توجد إعتبرات متعلقة بالنظام العام ، تقتضي منع الشخص من التعاقد ، لا حماية له من عدم التمييز ، للصالح العام ، و يترتب على مخالفة هذا المنع بطلان العقد بطلانا مطلقا لتخلف ركن من أركانه³

¹ محمود الكيلاني، المرجع السابق، ص125.

² إبراهيم المنجي، المرجع السابق، ص77

³ جلال وفاء محمدين ص 75

- مدة عقد نقل التكنولوجيا

يجب أن لا تزيد مدة العقد على الحدود المعقولة ، إذ قد تصاب المعارف الفنية محل العقد بما يعرف بالتقادم التكنولوجي ، أي تصبح التكنولوجيا قديمة بالنسبة لظهور تقنيات أحدث ذات المجال الصناعي ، و بما قد يؤدي إلى زيادة تكلفة نقل التكنولوجيا إذ يضطر المستورد إلى أداء مقابل عن تكنولوجيا أصبحت قديمة و غير متداولة في السوق الدولية لمجرد إلتزامه بمدة العقد

و قد عالج المشرع المصري هذه المسألة من خلال نص المادة(86) ، من قانون التجارة المصري الجديد أنه يجوز لأي من طرفي العقد أن يطلب من الطرف الآخر إنهاء العقد أو تعديل شروطه بعد (خمس سنوات) من تاريخ العقد ، و أيا كانت مدة العقد ، فيكون للمستورد على سبيل المثال أن يطلب من المورد إنهاء العقد بعد (خمس سنوات)حتى و لو كانت مدة العقد (عشر سنوات)مثلا ، كأن يكون له الإستمرار في العقد ولكن مع طلب تعديل شروطه كذلك الشروط المتعلقة بالمقابل بتخفيضه إذا ظهرت تكنولوجيا أحدث في السوق الدولية ، و بما أدى إلى فقدان التكنولوجيا محل العقد لجانب كبير من قيمتها وهكذا.

ويجوز تكرار هذا الطلب كلما إنقضت (خمس سنوات)، ما لم يتم الإتفاق على مدة أخرى، فيما معناه لطرفي العقد الحق في الإتفاق صراحة على مدة أخرى في العقد تكون أقصر أو أطول وعلى الرغم من التقدم الذي أحرزه المشرع المصري بإتاحته الفرصة للمستورد لإنهاء العقد أو طلب تعديله بعد فترة معينة ، إلا أنه سكت عن معالجة الشرط الذي عادة ما يصر عليه المورد في العقود الدولية لنقل التكنولوجيا من إلزام المستورد بعدم إستعمال التكنولوجيا بعد إنتهاء مدة العقد¹.

وقد ذهبت الدول النامية إلى حظر الشرط الذي يحرم المستورد من إستعمال التكنولوجيا لمدة أطول من المدة المعينة للإتفاق ذاته ، معناه أن يكون المستورد حرا في إستغلال التكنولوجيا بعد إنتهاء مدة العقد و لم يتعرض المشرع المصري لهذه المشكلة ، على عكس قوانين بعض الدول النامية التي نصت صراحة على هذا الحق طالما كانت التكنولوجيا لازمة لإستكمال خطط التنمية.

وعلى عكس ذلك فإن المشروعات الدولية عادة ما تصر على إدراج شرط يحظر المستورد من إستعمال التكنولوجيا بعد إنقضاء العقد ، و كذلك إلزامه بعدم إفشاء أسرار المعرفة الفنية حتى بعد إنتهاء العقد نفسه³، أما بالنسبة للمشرع الجزائري فهو لم ينص على مثل هذا الشرط، و هذا راجع بطبيعة الحال إلى عدم وجود نص صريح و واضح يتضمن هذا النوع من العقود أي عقد نقل التكنولوجيا.

¹ المرجع نفسه، ص41.42،

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

المطلب الثالث : التكيف القانوني لعقد نقل التكنولوجيا

يتوقف على تكيف عقد نقل التكنولوجيا ، آثار هامة ومتعددة في مقدمتها تحديد النظام القانوني الذي يخضع له العقد.

فإن تم تكيف العقد على أساس أنه إتفاقية دولية فهنا يتصد بالقانون الدولي العام لحكمه ، أما إن تم تكيفه على أنه عقد إداري هنا وجب تطبيق القانون العام الإداري ، و من ثم القانون الخاص فيما لو تم تكيفه على أساس أنه عقد مدني¹.

وفي محاولة لتقريب هذا العقد من الفئات القانونية المعروفة نجده يأخذ أحكاما من عدة عقود وذلك دون الخلط بينهما، ولذلك على الأغلب يتم اللجوء إلى التقدير الكمي لأهمية الأداءات الواردة في العقد²

و بناء على ذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ، نتطرق في الأول إلى عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون العام ، أما في الثاني سنتناول عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون الخاص.

الفرع الأول : عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون العام

يصعب تحديد الطبيعة القانونية لعقد نقل التكنولوجيا ، فهذا التحديد ليس بالعملية السهلة ، و يرجع السبب في ذلك إلى تداخل وتشابه عقد نقل التكنولوجيا مع غيره من الإتفاقيات الدولية الأخرى. كما أن الفقه قد اختلف حول التكيف القانوني لهذا العقد

فيما إذا كان هذا العقد إتفاقية دولية ، و قد انقسم إلى إتجاهين و ذلك لتحديد الطبيعة القانونية لعقد نقل التكنولوجيا³

كما يرى بعض أنصار الفقه إلى أن هذا العقد هو من العقود الإدارية ، و يستند في ذلك إلى مجموعة من الحجج و التي سنتطرق إليها فيما بعد⁴.

و من خلال ذلك إرتأينا تصنيف هذا المطلب إلى فرعين ، نبين في الفرع الأول عقد نقل التكنولوجيا على أنه إتفاقية دولية ، لنبين في الفرع الثاني أن عقد نقل التكنولوجيا عقد إداري.

اولا : عقد نقل التكنولوجيا إتفاقية دولية

أثير نقاشا واسعا حول مسألة التفرقة بين مفهوم العقد و الإتفاق في إطار القانون الدولي الإقتصادي ، ذلك أن البعض من فقهاء القانون الدولي قد إتجه متأثرا بالخصائص المميزة لإتفاق الدولة مع الأشخاص الخاصة الأجنبية ، لا سيما و أن القانون الدولي أو على الأقل المبادئ العامة للقانون قد تختار كقانون واجب التطبيق على العلاقة ، إلى

¹ وفاء مزيد فلحوط ، المرجع السابق، ص135.

² حمزة عبايسة، وسائل نقل التكنولوجيا و تسوية نزاعاتها في ضوء القانون الدولي، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون العام، أحمد

سي علي، كلية العلوم القانونية والإدارية ، جامعة حسيبة بن بوعلي ، الشلف ، 2008 ص33

³ المرجع نفسه، ص148.147

⁴ حمزة عبايسة ، المرجع السابق ، ص36.

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

القول بإعتبار هذا النوع من العقود مثل غيره من الإتفاقيات التي تبرمها الدولة مع أشخاص القانون الدولي ، بينما لا يسلم البعض الآخر بهذا الوصف و لتذليل ذلك الخلاف الفقهي بشأن عقد نقل التكنولوجيا قد يبدو من الأفضل تحديد تعريف الإتفاقية و المعاهدة و خصائصها المميزة¹.

و ذلك لكي تعقد بينها و بين عقد نقل التكنولوجيا المقارنة اللازمة لبيان المسألة يعرف البعض الإتفاقية الدولية بأنها : " إتفاق تعقده الدول لإنشاء أو تعديل أو إنهاء علاقة قانونية دولية بينهما". و يعرفها البعض الآخر بأنها : " إتفاقات تعقدها الدول فيما بينها بغرض تنظيم علاقة قانونية دولية و تحديد القواعد التي تخضع لها هذه العلاقة". و يطلق عادة إصطلاحاً لإتفاقية على الإتفاق الدولي الذي يتسم موضوعه بصبغة سياسية ، أما إصطلاحاً لإتفاق فيطلق ليفيد معنى أوسع من سابقه إذ قد يكون موضوعاً لإتفاق مسألة سياسية أو إقتصادية ، أما إصطلاحاً لإتفاقية فيستخدم للإشارة إلى الإتفاق الدولي الذي يهدف إلى وضع قواعد.

الفرع الثاني: عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون الخاص

يرى جانب من الفقه أن عقد نقل التكنولوجيا ينتمي إلى عقود القانون الخاص و يسندون رأيهم هذا إلى بعض أحكام التحكيم التجاري الدولي ، كما يؤسس هذا الرأي على أن فكرة التعاقد الدولي المبنية أساساً على مبدأ الحرية الدولية للإتفاقات و العقود ، و يعد هذا المبدأ إستخراجاً لمبدأ سلطان الإرادة المتعارف عليه في قواعد القانون الخاص² و من هذا المنطق سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع ، نتناول في الفرع الأول عقد نقل التكنولوجيا من العقود المسماة ، لنتناول في الفرع الثاني عقد نقل التكنولوجيا من العقود التجارية ، بينما نخصص الفرع الثالث للصور المميزة لعقد نقل التكنولوجيا.

أولاً : عقد نقل التكنولوجيا من العقود المسماة

إن عقد نقل التكنولوجيا هو أحد العقود المسماة ، ذلك أنه لا يكتفي التقنين التجاري بوضع القواعد العامة التي تحكم عقد نقل التكنولوجيا بوجه عام ، و إنما يأتي الحرص على تسمية العقد من جهة و أن يوضع لهذا العقد المسمى القواعد الخاصة به من جهة أخرى ، بمعنى أن العقد المسمى هو ما كان له تنظيم قانوني خاص تحت إسم معين ، ذلك أن القانون قد يورد أحكاماً لمجموعة من العقود تحمل أسماء معينة ، و هذه العقود هي ما جرى الإصطلاح على تسميتها بالعقود المسماة ، و التي إختصها القانون بإسم معين ، و ذلك تمييزاً لها عن العقود التي

¹ صلاح الدين جمال الدين ،التحكيم و تنازع القوانين في عقود التنمية التكنولوجية ، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي،الإسكندرية 2005، ص100.101

² صلاح الدين جمال الدين، عقود نقل التكنولوجيا "دراسة في إطار القانون الدولي الخاص والقانون التجاري الدولي"، المرجع السابق،ص

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

لم يرد لها تنظيم خاص في القانون ، و التي إصطلح على تسميتها بالعقود غير المسماة .

إن العقود غير المسماة لم يختصها القانون بإسم معين ، بل يخضع نشوؤها و أحكامها للقواعد العامة المقررة لجميع العقود ، فالعبرة في كون العقد من العقود المسماة هو التنظيم القانوني المباشر لهذا العقد.

فيما معناه أنه إذا وجد للعقد تنظيم خاص فهو من العقود المسماة و من هنا كان التنظيم القانوني لعقد نقل التكنولوجيا في القانوني التجاري المصري الجديد.

و على عكس ما سبق يرى البعض الآخر من الباحثين بأن عقد نقل التكنولوجيا عقد غير مسمى ، و هناك عقد غير مسمى ناشئ عن تحليل عقد قائم إلى أجزائه ، و العقد غير المسمى الناشئ عن خليط من العقود القائمة و غير المسمى المتمثل في إبداع عقد جديد ، و تميل سيادتها إلى أن عقد نقل التكنولوجيا غير مسمى خليط¹

ثانيا : عقد نقل التكنولوجيا من العقود التجارية

إن عقد نقل التكنولوجيا من العقود التجارية ، وإن كان يخضع بحسب الأصل للقواعد الخاصة بالعقود التجارية التي إنتظمتها القانون التجاري ، إلا أنه يخضع كذلك للقواعد العامة الواردة في نظرية العقد التي نظمها القانون المدني ، و من ثم يتوقف تحديد طبيعة التنظيم القانوني لعقد نقل التكنولوجيا عن علاقته بالقواعد العامة للعقد ، فضلا عن تحديد نطاق تطبيقه و مدى حرية الإرادة إزاء ما تضمنه من قواعد قانونية .

إنه و بعد تنظيم المشرع التجاري المصري لعقد نقل التكنولوجيا فقد جعله موضع إهتمام خاص من القانون التجاري ، و اعتبره من العقود التجارية على وجه الخصوص ، و قد قصد من هذا التنظيم تطبيق القواعد العامة على هذا العقد بنصوص صريحة ، مع وضع أحكام خاصة يخرج بها في شأن هذا العقد على حكم القواعد العامة خروجاً تقتضيه طبيعة هذا العقد الخاصة تمشيا مع الإتجاهات الحديثة.

الفرع الثالث :الإلتزامات الواقعة على عاتق مستورد التكنولوجيا

يقع على عاتق مستورد التكنولوجيا عدة إلتزامات قانونية تتعين في الوثيقة العقدية التي تبرم بين طرفي العلاقة القانونية، فالمستورد هو الطرف الضعيف في العقود التي محلها تكنولوجيا حديثة ، و التي تكون محل إحتكار من قبل المورد في جوانب عديدة²

¹ نداء كاظم محمد المولى، المرجع السابق، ص124.

² نداء كاظم محمد المولى ، الآثار القانونية لعقود نقل التكنولوجيا، الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

وعليه سوف يتم تقسيم هذا المطلب إلى ستة فروع التي سنبينها كالآتي:

اولا : الالتزام المستورد بدفع مقابل استخدام التكنولوجيا

إن الإلتزام بدفع المقابل هو ثمن التكنولوجيا التي يحصل عليها المستورد و لا يوجد في عقد نقل التكنولوجيا إتفاق على التسمية التي تطلق على هذا المقابل فقط يطلق عليه السعر أو الثمن أو الأجر أو الأتعاب أو الأتاوة.

إن مسألة تحديد المقابل في عقد نقل التكنولوجيا من المسائل الهامة في مرحلتي التفاوض و التعاقد ، لذلك يجب أن يتفق الطرفين على تحديد مقابل التكنولوجيا و مقداره و ميعاده و مكان الوفاء به في العقد¹

المطلب الرابع: تسوية المنازعات الناشئة عن عقد نقل التكنولوجيا

تزداد و تتعقد الصعوبات التي تصادفها المنازعات الناشئة عن عقد نقل التكنولوجيا ، و بالنظر إلى الطبيعة المركبة الفنية و القانونية لهذا العقد و ما يتمتع به من خصوصية ، فإن القواعد المتعلقة بتقرير و تسوية المنازعات الناشئة عنه تتسع بشكل مميز ، فهذه الأخيرة تتميز من جهة بوجود إلتزام شبه مهم ألا و هو ضرورة الإلتجاء إلى محاولة الصلح و نوع من التسويات الودية قبل اللجوء إلى أية إجراءات أخرى ، و من جهة أخرى فإنه في حالة عدم إتفاق الأطراف على حل ما فإنه من المهم معرفة من سيكون المختص بالفصل في النزاع أو بعبارة أخرى الوسائل المختارة من جانب الأطراف.

وفي هذا الصدد فإن الإلتجاء إلى القضاء الوطني يبدا محللا للتحفظ و هذا الأخير يجد مصدره فقط في أن حياد المحاكم الوطنية قد يكون محللا للتشكيك ، و إنما علاوة على ذلك فإن تحديد القانون الواجب التطبيق و الإجراءات المتبعة على موضوع النزاع ، قد يكون محللا لعدم الإلمام بها كما يجب ، و اللجوء إلى التحكيم يعتبر في الغالب الأكثر إستخداما في هذا النوع من العقود²

وعليه سنتناول في هذا المبحث ثلاثة مطالب ، نتناول في الأول طرق تسوية منازعات عقد نقل التكنولوجيا ، لنتناول في الثاني إجراءات التحكيم في عقد نقل التكنولوجيا ، بينما نتناول في الأخير القانون الواجب التطبيق.

¹ أحمد بركات مصطفى، العقود التجارية و عمليات البنوك "دراسة في قانون التجارة رقم(17)سنة 1999"، الطبعة الأولى مركز نشر وتوزيع

الكتاب الجامعي (جامعة أسيوط)، مصر، 2006، ص58

² نصيرة بوجمعة سعدي، المرجع السابق ص 387.388

الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على عقد نقل التكنولوجيا

بالرغم من الدقة في تحرير عقد نقل التكنولوجيا إلا أنه ليس من المؤكد أن يحيط بكل المسائل التي قد تثير الخلاف بين الطرفين ، و لهذا يتعين تحديد القانون الواجب التطبيق الذي يرجع إليه القاضي أو المحكم عندما يخلو العقد من الحلول.

وعليه سيتم التعرض في هذا المطلب إلى فرعين ، يتم تخصيص الفرع الأول في تعيين القانون الواجب التطبيق على العقد بواسطة الأطراف ، ليتم تخصيص الفرع الثاني في تعيين القانون الواجب التطبيق بواسطة المحكمين¹.

أولاً: تعيين القانون الواجب التطبيق على العقد بواسطة الأطراف.

يفترض البحث عن القانون الواجب التطبيق على عقد نقل التكنولوجيا أن يكون هذا الأخير متصفاً بالصفة الدولية ، و لا يوجد أدنى شك بصدد توافر تلك الصفة عندما يوجد كل من المنشئ للمجمع الصناعي و العميل المكتسب له في دولتين مختلفتين ، ففي هذا الفرض يتعلق عقد نقل التكنولوجيا بالمصالح الخاصة بالمعاملات الدولية ، وذلك و فقا للصيغة المستخدمة بصفة دائمة بواسطة المؤيدين للمعيار الإقتصادي كأساس لتعريف العقد الدولي.

وفي إطار تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد نقل التكنولوجيا فالقاعدة أن الأطراف لهم حرية إختيار القانون الواجب التطبيق على العقد ، و لكن هذه الحرية تفترض عدم وجود تشريع أو قانون يفرض عليهم تطبيق قانون معين بصدد مسألة أو أخرى من المسائل الخاصة بالعقد

بما أن عقد نقل التكنولوجيا يقيم علاقات بين الأطراف مختلفي الجنسية ، فإن إختيار هؤلاء للقانون الواجب التطبيق يمكن أن يتم وفقاً للقانون الوطني لأحد الأطراف أو وفقاً لقانون محايد أو قانون دولة تنفيذ العقد⁴

إن مبدأ إستقلال الإرادة ذو أثر فعال في إختيار القانون الذي يحكم موضوع النزاع في العقود

الدولية ، ومهما ثار الجدل حول صفة الأطراف المتعاقدة سواء أكانت من أشخاص القانون الدولي كالدول أم أشخاص القانون الخاص كالأفراد و الأشخاص الاعتبارية ، فإن هذا المبدأ يبقى سائداً بما يعطيه للمتعاقدين من حق في إختيار القانون الذي يتلائم مع إتفاقهم.

و تتحدد إرادة الأطراف في إختيار القانون بالنص على ذلك في العقد حيث يتفقا على أن قانون دولة أحدهم

هو الواجب لتطبيق ، وهي قاعدة قديمة تعود إلى القرن السادس عشر.¹

¹ نصيرة بوجمعة سعدي ، المرجع السابق ، ص 401

الفصل الثاني: عقد النقل الجوي و عقد نقل التكنولوجيا

تفيد إرادة الأطراف في نطاق التشريعات الوطنية عدد جدي من الضوابط اللازمة لإعمالها ، و يأتي في مقدمتها عادة عدم مخالفة القانون الواجب التطبيق للقواعد الأمرة في الدول المعنية و ألا يكون اختياره قد تمببناء على غش أو إحتيال من طرف عاقدية للتهرب من القانون المختص ، مع ضرورة وجود صلة بينه و بين العقد ، كما يجب أن ينتمى إلى نظام قانوني معين على إعتبار أن العقد لا ينشأ أو يعيش في فراغ ، و رغم ذلك إذا تم الإنتقال إلى العمل في قضاء التحكيم الدولي قد توجد هذه الإرادة أكثر وضوحا و تحررا و فعالية

ثانيا :إختيار تطبيق قانون محايد على العقد

يتعلق الأمر هنا بتطبيق قانون ثالث لا يرتبط بالنظام القانوني للمنشئ و لا بالنظام القانوني للعميل المكتسب ، فالأمر يعني إختيار قانون لا علاقة له بالعقد فاختيار تطبيق قانون محايد يتميز بأنه يضع كلا من الطرفين على قدم المساواة

و يستفيد كل من المتعاقدين من نفس المزايا ، كما أنهما يتعرضان لنفس المساوى، و لا يكون لأحدهما أن يخشى الطرف الآخر الذي يعرف القانون بطريقة أفضل ، و يسعى أن يستفيد من نصوصه ، و لكن الخطر الأكبر الذي يتعرض له مثل هذا الإختيار ينجم من جهل المعروض أمامه النزاع لهذا القانون المحايد ، بما يعرض الأطراف لأن يفصل في نزاعهما بطريقة لم يكونوا قد توقعوها عن إختيارهم لهذا القانون و في بعض المهن ، يجري العرف على إختيار قانون دولة معينة أيا كانت جنسية الأطراف المتعاقدة ، و ذلك بالنظر لما يتسع به قانون هذه الدولة من ملائمة لبعض الأمور.

إن التحفظات و الشكوك التي تساور أطراف العقود إذا تم تعيين قانون دولة أحدهما يشكل صعوبة في التوصل إلى إتفاق في هذا الشأن ذلك لأن الدول المتقدمة في معظم الأحيان لا توافق على أن يكون قانون مكان التنفيذ واجب التطبيق خاصة إذا كان المتعاقد الآخر من الدول النامية.

هذا من جهة و من جهة أخرى نجد المستورد يرفض تطبيق قانون محل إبرم العقد إذا تم هذا الإبرام في دولة المورد من الدول المتقدمة ، لأنه غريب عنه و لا يعلم بأحكامه.

و أمام هذ التباين في وجهات النظر ، فإن المتعاقدين يلجأون إلى إختيار قانون محايد لا علاقة له بقوانين المورد و المستورد لتحكم قواعده موضوع النزاع

الفرع الثاني : إختيار قانون دولة محل تنفيذ العقد

ترتكز الميزة الأساسية لهذا الإختيار في أن قانون دولة محل تنفيذ العقد يؤدي إلى أن يتفادى في موقع التنفيذ نفسه كل الصعوبات الخاصة بصحة العقد أو تنفيذ الأداءات ، و الحقيقة أن إختيار تطبيق قانون آخر قد يؤدي جزئيا إلى تعطيل إنتاج العقد لآثاره ، و ذلك نتيجة لإعمال القواعد الوطنية المتعلقة بالنظام العام

- دور العادات و الأعراف التجارية

تطبق هيئات التحكيم في كثير من الأحيان الأعراف التجارية على موضوع النزاع ، و هي إذ تفعل ذلك ترى أن هذه الأعراف هي مجموعة القواعد التي تعارفها التجار في مهنة معينة تهدف لأن تطبق في مختلف مظاهر النشاط الإقتصادي الدولي و أنها مستقلة عن النظم المختلفة ملائمة.

و تقوم الأعراف التجارية بدور مهم في تسوية المنازعات التي يعهد بها أطرافها إلى المحكمين ، و تضمنت بعض لوائح هيئات التحكيم نصوصا بمقتضاها يجب على المحكمين الفصل في النزاع طبقا للشروط التعاقدية و الأخذ بعين الإعتبار الأعراف التجارية الواجبة التطبيق على العقد¹

إن المتعاملين في إطار نقل التكنولوجيا يستخدمون إلى جانب القواعد المادية التي قامت الجماعة الدولية للتجارة بخلقها من أجل إستبعاد المشاكل التي تثيرها قاعدة تنازع القوانين الدولية التقليدية ، و الأعراف الخاصة بالتجارة الدولية أو ما يسمى بقانون التجارة الدولي .

دور المبادئ العامة للقانون

تلعب المبادئ العامة للقانون دورا جذريا في أحكام المحكمين وهذه المبادئ تعد عاملا مشتركا بالنسبة للغالبية العظمى للأنظمة القانونية الوطنية ، و يتميز الإلتجاء إلى المبادئ العامة للقانون ، بأنه يساعد على تسبيب حل قانوني ، أيا كان القانون الوطني الذي كان يمكن تطبيقه على العقد ، فالإلتجاء إلى هذه المبادئ يرفع الإنتقاد الذي يمكن أن يوجه إلى المحكم نظرا لأنه قام بتطبيق قانون دون آخر²

¹ نصيرة بوجمعة سعدي المرجع السابق ص404

² هشام علي صادق ، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية ، منشأة المعارف، دط ، الإسكندرية ، 1994 ،

الخاتمة

الخاتمة

نستخلص في الأخير إلى أن هذه العقود من النقل مهمة جدا في حياة الاشخاص نظرا لكثرة التعامل بها اذ يعتبر عقد النقل بصفة عامة الركيزة الاساسية للتعامل والربط بين الدول وغيرها وهي تقرب المسافات بينها وكل هذه العقود تخضع في ابرامها الى القواعد العامة والخاصة وهذه العقود ترتبط بوثائق معينة لاثباتها في حالة وقوع اي نزاع وهذا كله مرتبط بعقود النقل البري و الجوي وكذا البحري .

اما عقد نقل التكنولوجيا فهو من اهم هذه العقود لان كل جميع الدول تسعى للتطور من خلال مدى اكتسابه لهذه التكنولوجيا وقد تعددت سبل نقل هذه التكنولوجيا لانها تؤثر على المجتمع الدولي سياسيا واقتصاديا واجتماعيا اصبحت تقاس قوة الدول على مدى تقدمها التكنولوجي.

قائمة المصادر

أولا : النصوص التشريعية والتنظيمية

- المادة 752 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:
العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع. عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها. - الحالة والتكيف الظاهران على البضاعة
- المادة 133 من القانون 06/98 المعدل والمتمم بقا 19/15 من الطيران المدني .
- المادة 13 من قانون 14/15 الطيران المدني.
- المادتين 212/134 من قانون 06/98 المعدل و المتمم بقانون 14/15 المتعلق بالطيران الجوي
- المادة 137 من قانون 06/98 المعدل والمتمم بقانون 14/15.
- المادة 13 من قانون 14/15 المتعلق بالطيران المدني.
- المادة 154 فانون 06/98 ، المعدل و المتمم بقانون 14/15.
- القانون رقم 09 08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 ، يتضمن قانون الاجراءات المدنية و الإدارية.
- قانون رقم 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011 ، يعدل القانون رقم 01-13 ، ج ر ، العدد 32 ، المؤرخة في 08 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- المادتين 54،59 من القانون المدني الجزائري رقم 05/07 المؤرخ في 13 ماي 2007 الجريدة الرسمية 78 المؤرخ 30 سبتمبر 1975 عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ، نظرية الالتزام بوجه عام المحور
- المادتين 36-38 قانون تجاري جزائري ، رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005 المعدل والمتمم بالامر رقم 59/75 الجريدة الرسمية 1975/78 .

- المادة 2 و 3 من الأمر رقم 74 - 10 مؤرخ في 30 جانفي 1974 والمتعلق بالامية التأمين على السيارات وبنظام التلويض عن الأضرار، ج ر، اللدد 10 ، المؤرخة في 10 فيفري 1052 ، تنص على انه، " : أن الدولة ملفاة من الالتام بالتأمين ، فإنه، تقع عليها التامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها . " و نص المادة 3 تنص " لاتسري الامية التأمين المنصوص عليها في هذا الأمر ، على النقل في السكك الحديدية."
- القانون رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن ق ت ج، المعدل والمتمم ، بموجب القانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005 ، ج ر، العدد 11 ، المؤرخة في 09 فيفري 2005 .
- المادة 549 من القانون، 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن ق م، المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 05/07 ، المؤرخ في 16 ماي 2007 ، ج ر، العدد 31
- الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 والمتعلق بالتأمينات، ج ر، اللدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995 .

ثانيا : المؤلفات

- أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة 1، دار قنديل للنشر والتوزيع، عمان، 2001 ،
- الياس ناصيف، الكامل في قانون التجاري، ج 1 ، ط 1 ، منكور بحر المتوسط ومنكورات عويدات، بيروت_باريس، 1981 ،
- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط 3، (الأردن :دار الثقافة)، 2012
- عباس حلمي المنالوي، القانون التجاري "اللقود والأوراق التجارية" ، ط 6 ، ديوان المطبوعات الجاملية، 1992

- عزيز العكيلي، الوجيز في القانون التجاري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2000
- عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري الأعمال التجارية التجار المتجر العقود التجارية، ج1، ط1، دار - الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008 .
- علي حسن يونس، عقد النقل، دط، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965
- علي سلمان ، مصادر الالتزام في القانون الجزائري ط5 ديوان المطبوعات الجامعية ،بن عكنون الجزائر، 2003،
- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، ج1 ، ط1 ، دار المكتبة التربية، بيروت، 1997 ،
- فوزي محمد سامي، محمد فواز المطالقة، شرح القانون التجاري، ج1 ، ط1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008
- محمود فريد العربي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، دط، مصر: دار الجامعة الجديدة، 2002 ،
- مختار رحمانى محمد، المسؤولية المدنية عن حوادث نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، دط، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995 ، ص 229
- مصطفى كمال طه،، اللقود التجارية وعمليات البنوك، دط، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002
- نادية فضيل، القانون التجاري الج ا زئري الأعمال التجارية ، التاجر، المحل التجاري، ط 9، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007 ،

- هاني محمد دويدار، النظام القانوني للتجارة، دط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع،

بيروت، 1997

ثالثا : المراجع باللغة الفرنسية

- René RODIERE - Barthélemy MERCADAL - DROIT DES
TRANSPORTS-TERRESTRES ET AERIENS-5 EDITION DALLOZ
1990.,p123

رابعا : المواقع الالكترونية

- <http://bara-sy.com/news-view-6441.html>

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	شكرو عرفان
	اهداء
01	مقدمة
05	الفصل الأول : عقد النقل البري والبحري للأشخاص
05	المبحث الأول : عقد النقل البري للأشخاص
05	المطلب الأول : ماهية عقد النقل البري للأشخاص
06	الفرع الاول : تعريف عقد النقل البري للأشخاص
08	الفرع الثاني : الآليات القانونية لعقد النقل البري للأشخاص
11	المطلب الثاني : الآثار المترتبة على عقد النقل البري للأشخاص
12	الفرع الأول : واجبات المسافرين
17	الفرع الثاني : واجبات الناقل
17	الفرع الثالث : نقل المسافرين وأمتعته
18	الفرع الرابع : الحرص على سلامة المسافرين وأمتعته
23	المطلب الثالث : المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البري للأشخاص
24	الفرع الأول : مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين
30	المبحث الثاني : عقد النقل البحري للأشخاص
30	المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للأشخاص

32	الفرع الأول :أهمية النقل البحري للأشخاص
33	الفرع الثاني :استراتيجية النقل البحري للأشخاص
34	الفرع الثالث : سوق النقل البحري للأشخاص
36	المطلب الثاني :خصائص عقد النقل البحري للأشخاص
36	الفرع الأول : عقد النقل البحري عقد رضائي
36	الفرع الثاني : عقد النقل البحري عقد إذعان
39	الفرع الثالث :العقد النقل البحري من العقود الفورية:
39	الفرع الرابع: عقد النقل البحري ذو طبيعة تجارية
40	الفرع الخامس:عقد النقل البحري ذو طبيعة دولية
40	الفرع السادس : تمييز عقد النقل البحري من غيره من العقود البحرية
41	الفرع السابع :عقد استئجار محل تجاري على ظهر السفينة
41	الفرع الثامن عقد القطر وعقد النقل البحر
41	المطلب الثالث إثبات عقد النقل البحري وآثاره
42	الفرع الأول إثبات عقد النقل البحري للأشخاص
42	الفرع الثاني : تعريف سند الشحن وتمييزه عن المستندات المشابهة له
43	الفرع الثالث :أدوات التسليم أو أوامر التسليم
44	الفرع الرابع وظائف سند الشحن
49	الفصل الثاني : الفصل الثاني: عقد النقل الجوي وعقد التكنولوجيا
49	المبحث الأول : النقل الجوي

49	المطلب الأول: الأركان العامة لعقد النقل الجوي
49	الفرع الأول : تكرة السفر
56	المطلب الثاني : تذكرة السفر وبيان الأمتعة بالنسبة لعقد نقل الأشخاص
59	الفرع الثاني : بيان الأمتعة
59	المطلب الثالث: التزامات أطراف عقد نقل الأشخاص
60	الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي
62	الفرع الثاني : التزامات المسافرين
64	الفرع الثالث : الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي
64	الفرع الرابع: الخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي
64	المبحث الثاني : عقد نقل التكنولوجيا
66	المطلب الأول: مفهوم عقد نقل التكنولوجيا
66	الفرع الأول : تعريف التكنولوجيا
66	الفرع الثاني : نقل التكنولوجيا
69	الفرع الثالث: تعريف عقد نقل التكنولوجيا
70	الفرع الرابع : تكوين عقد نقل التكنولوجيا
75	المطلب الثاني : التكيف القانوني لعقد نقل التكنولوجيا
81	الفرع الأول : عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون العام
81	الفرع الثاني: عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون الخاص
79	المطلب الثالث : التكيف القانوني لعقد نقل التكنولوجيا

80	الفرع الأول : عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون العام
81	الفرع الثاني: عقد نقل التكنولوجيا في إطار القانون الخاص
83	الفرع الثالث :الإلتزامات الواقعة على عاتق مستورد التكنولوجيا
84	المطلب الرابع: تسوية المنازعات الناشئة عن عقد نقل التكنولوجيا
85	الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على عقد نقل التكنولوجيا
86	الفرع الثاني : إختيار قانون دولة محل تنفيذ العقد
89	الخاتمة
91	قائمة المصادر