Rimak International Journal of Humanities and Social Sciences

ISSN: 2717- 8293

Khouadjia Samiha HANENE [1]

THE COMMITMENT OF CRUISE TOUR OPERATORS TO THE TOURIST SAFETY AND SECURITY IN THE ALGERIAN LAW (COMPARATIVE STUDY)

http://dx.doi.org/10.47832/2717-8293.6-3.7

Research Article

Received: 26/04/2021
Accepted: 27/05/2021
Published: 01/07/2021

This article has been scanned by **iThenticat**
No plagiarism detected

Copyright © Published by Rimak Journal, www . rimakjournal . com

Rimar Academy, Fatih, Istanbul, 34093 Turkey

Abstract:

Marine transport has developed worldwide. As a result, the design of passenger ships has improved since they are considered the main residence location of passengers and tourists. Thus, ships have become floating hotels, where recreational activities, leisure and celebrations are found. This has turned cruise tours have into a lucrative business.

Alongside the boom that marine tourism has witnessed as one of the most dynamic sectors in the tourism industry, tragic events, that cannot be ignored, took place. One of these events was the sinking of the Costa Concordia cruise ship in 2012 that caused many deaths and injuries among passengers and tourists on board. This event evokes the question of the responsibility of cruise tour operators, its range and its limits.

In contrast with the Egyptian and French laws that distinguish between the responsibility system of the tour operator and that of the marine transporter, the Algerian law does not make any distinction between the two systems, resulting in legal shortcomings in the case of damage that affects tourists. This latter is subject to the marine transporter legal system concerning commitment and responsibility, where the damage must be in relation to the use of the ship, which implies that bodily and material damages are not included, resulting in the decrease in the protection expectation level of the tourist consumer.

In addition to the above, the lack of a distinction between the two responsibility systems leads to the multiplication of law sources and to the difficulty of its legal characterization that helps in determining the responsibility of the professionals held responsible for the tourist safety and committed to their security.

Key words: Marine Tourism; Cruise Tours; Safety Commitment; Tourists; Transporter; Tour Operator.

[1] Dr . , Mentouri Brothers' Constantine 1- University, Algeria, khouadjiahanene@gmail.com, https://orcid.org/0000-0002-1253-4910

التزام منظمي الرحلات السياحة البحرية بتأمين سلامة وأمن السياح في القانون الجزائري (دراسة مقارنة)

خوادجية سميحة حنان [2]

الملخص

شهد النقل البحري في العالم تطورا، حيث ينمو أسطول الرحلات البحرية، ويتم تحسين تصميمات سفن الركاب باعتبارها مكان الإقامة الرئيسي للركاب والسياح، لتتحول السفن إلى فنادق عائمة تسود فيها أجواء الترفيه والراحة والاحتفال والاستجمام بفضل الحملات الاعلانية المكثفة مما زاد جاذبية الرحلات البحرية في وسط السياح، فأصبح تنظيم السياحة البحرية عملا سياحيا مربحا.

وبمقابل بروز سياحة الرحلات البحرية كواحدة من أكثر القطاعات ديناميكية في صناعة السياحة، برزت أحداث مأساوية لا يمكن تجاهلها، من بينها غرق السفينة السياحية كوستا كونكورديا(Costa Concordia) سنة 2012والذي خلف العديد من الضحايا المسافرين والسياح بين موتى وجرحى، وهو ما يثير التساؤل حول مسؤولية منظمي الرحلات السياحية البحرية ونطاقها وحدودها.

وخلافا للقانون الفرنسي والقانون المصري، اللذان جعلا نظام مسؤولية منظم الرحلة السياحية البحرية يتميّز عن نظام مسؤولية الناقل البحري، لا يوجد في القانون الجزائري حدا فاصلا بين النظامين مما يترتب عنه قصور قانوني في حالة وقوع ضرر للسائح، حيث يخضع هذا الأخير للنظام القانوني الخاص للناقل البحري للركاب من حيث التزاماته ومسؤوليته، والضرر يجب أن يرتبط باستغلال السفينة أو الملاحة البحرية ولا يشمل إلا الأضرار الجسمانية والمادية، ومن ثمّ انخفاض مستوى توقعات حماية السائح المستهلك، كما أن عدم وضع الحد الفاصل بين نظام المسؤوليتين يؤدي لتعدد مصادر القانون وصعوبة التكييف أمام القاضي في تحديد مسؤولية المهنيين المسؤولين عن حماية السائح والالتزام بسلامته.

الكلمات المفتاحية السياحة البحرية، الرحلات البحرية، التزام السلامة، السياح، الناقل، الوكالة السياحية.

المقدمة:

كانت السفن سابقا الوسيلة الوحيدة لعبور المحيطات، ثم أعيد توجيهها لرحلات المتعة ومنذ ذلك الحين غزت الرحلات البحرية السياحية محيطات وبحار العالم وأضحت شكلا من أشكال السياحة العصرية، حيث استوعبت الدول أهمية هذا القطاع الذي لا تقل أهميته عن باقي القطاعات في الدورة الاقتصادية وإتاحة فرص عمل جديدة لتنشيط السياحة، وبالتالي امتصاص البطالة، وتشجيع الاستثمار فيها (ناشد، 2018، صفحة 129).

ويشهد سوق الرحلات البحرية السياحية تطورا بشكل مكثف، تستخدم فيه سفن سياحية رمز كمال الهندسة وحاجة الانسان لغزو ما وراء القارات(Grenier, 2008)، ومن ثم جمْع التفوق التكنولوجي مع أجواء الترفيه والرفاهية.

والسياحة البحرية كانت تقتصر في بادئ الأمر على طبقة الأثرياء لغلاء ثمن التذاكر، ثم بلغت ذروة السياحة البحرية الحقيقية في السبعينات، بعد استهداف الطبقة الوسطى، لأنه تم تحقيق الرحلات البحرية غير المكلفة نسبيا الغنية بالترفيه.

وتزامن تخفيض الأسعار، تصميم سفن ضخمة تشبه المدن المتنقلة، مما انعكس على تدفق السياح بما يقارب 23 مليون سائح بحري سنة2015 لانبهارهم بحجم السفن (ILKe, 2014-2015, p. 6)، ويمكن تفسير نجاح السياحة البحرية بالقدرة الاستيعابية للسفن، حيث دخلت 296 سفينة بحرية الخدمة في نهاية عام 2014 بسعة 455000 سرير (Furlanetto, 2014, p. 15)

[2] د. ، جامعة الاخوة منتوري، الجزائر، khouadjiahanene@gmail.com

إن الزيادة الكبيرة في حجم السفن السياحية لا تعرف حدودًا، حيث يتم استخدام تقنيات تكنولوجية دقيقة لحل الصعوبات الفنية على متن سفينة. دون إهمال تشغيل طاقم يتطلب خبرة وتدريبا خاصا، لكن هذا "لا يعني بالطبع التخلي عن الحذر وتجاهل الصعوبات أو المخاطر الحالية أو المستقبلية التي قد تعترض هذه السفن بما يمس أمن وسلامة السياح، والدليل حادثة السفينة كوستا كونكورديا في 13 جانفي 2012.

وفي هذا السياق من المخاطر، تثور مسألة مسؤولية المتدخلين في تنظيم الرحلات البحرية السياحية من الناقل والمجهز و الوكالات السياحية ونطاق مسؤولية كل واحد منهم، والوقوف على مدى كفاية القانون الجزائري في تنظيم قواعد مسؤولية منظمي الرحلات السياحة في مجال الالتزام بسلامة السياح ومدى مطابقتها مع الاتفاقيات الدولية التي تكرس سلامة وأمن السياح؟.

ويندرج عن الاشكالية الرئيسية التساؤلات الفرعية التالية:

ماهي طبيعة التزام منظمي الرحلات السياحية بضمان سلامة وأمن السياح؟، وماهي نطاق مسؤولية منظمي الرحلات السياحية ؟.

إن الإجابة عن الإشكالية يقتضي تقسيم الموضوع كما يلي:

- المبحث الأول: أساس التزام منظمي الرحلات السياحية البحرية بضمان سلامة وأمن السياح.
- المبحث الثاني: جزاء الاخلال بالتزام منظمي الرحلات في القانون الجزائري بضمان سلامة وأمن السياح

المبحث الأول: أساس التزام منظمي الرحلات السياحية البحرية بضمان سلامة وأمن السياح

ينشأ بموجب عقد الرحلة السياحية البحرية التي يبرمها منظمي الرحلات السياحية البحرية(المطلب الأول) مجموعة من الالتزامات، أهمها الالتزام بسلامة وأمن السائح أو الراكب (المطلب الثاني).

المطلب الأول: منظمي الرحلات السياحية البحرية:

مع بروز الرحلات السياحية البحرية وتطورها(الفرع الأول)، اقتحم منظمي الرحلات السياحية البحرية المجال(الفرع الثاني) لما رأوا فيه مكسبا واستثمارا مربحا، وظهرت الحاجة لتنظيم الرحلات في إطار عقد رحلة سياحية بحرية يصعب تحديد طبيعته القانونية لتعدد الخدمات التي يتضمنها بين وصفه عقد نقل بحري للركاب، ووصفه عقد باقة سياحية، وبين وصفه عقد بيع الخدمات السياحية وعقد المقاولة، والذي لا يمكن تناوله في هذا المقام لكن نعرج له عند تحديد منظمي الرحلات السياحية البحرية.

الفرع الأول - تعريف الرحلة السياحية البحرية وتطورها:إن السياحة البحرية شكل حديث وعصري للاستخدام الترفيهي للبحار، وهذا النوع من السياحة متوفر على نطاق واسع اليوم، حيث ترك الكثير من السياح أنفسهم عرضة للإغراء، وفي العصر الحالي، حصل نهضة في الرحلات البحرية التي أصبحت منتجا ضخما وتشهد توسعا قويا للغاية حتى وإن تعطّلت بشكل دوري بسبب الاضطرابات السياسة الدولية.

وعُرفت الرحلة البحرية السياحية بأنه: نشاط تقديم وعرض على العملاء يطلق عليهم السياح البحريين، بصفة رئيسية خدمة سفر بحرية في ظروف خاصة للرفاهية، وهي خدمة وأداء يُصاحبه عادة خدمات تكميلية (ILKe, 2014-2015, p. 5).

وقد عرفت السياحة البحرية تطورا في نهاية القرن التاسع عشر، بعد ارتفاع التبادلات التجارية بين أمريكا الشمالية وأوربا، تم ضمان العديد من الرحلات والسفن، ويعود الرابط الأول بين أوروبا وأمريكا سنة 1867 بسفينة "Quaker City"لنقل البريد (Furlanetto, 2014)، لكن العديد من الركاب تقلدوا السفن لتجريب حظهم في أمريكا الشمالية، وشيئا فشيئا تكيفت السفن وأقامت نظاما من الكبائن يراعى فيه الطبقات الاجتماعية، حيث وضع الطبقات الأولى على السطح العلوي، والطبقات الثانية باتجاه الطوابق العليا، أما الطبقة الثالثة في مؤخرة السفينة، وهي أكثر حساسية للاهتزازات وبدون أي رؤية في الخارج (Furlanetto, 2014, p. 50).

وعلى الرغم أن الرحلات كانت نفعية، إلا أنها احتفظت بجانب من المغامرة، وكانت تتميز بأنه رحلات عبئية أكثر من كونها رحلات ممتعة، وهو مادفع شركات نقل الركاب للتفكير في تحسين الخدمات، وتفادي ملل الركاب خلال الرحلة بتوفير صالات السينما والحفلات الموسيقية، حمامات السباحة، الكازينوهات، المطاعم، الحانات، الصالات الرياضية، المكتبات، التشمس الاصطناعي، ملاعب التنس، ملاعب الجولف.

وأول رحلة سياحية بحرية كانت سنة 1835 مع شركة "CEYLON"، (Furlanetto, 2014, p. 55)، وفي عام 1844 م، نظمت شركة النقل البحري P&O رحلة سياحية تضم 37 راكبا درجة أولى و16 راكبا درجة ثانية في اتجاه مالطا وجبل طارق واليونان (Furlanetto, 2014, p. 56)، ومع مرور الوقت تحسّنت الظروف الصحية والتقنية في هذه السفن التي أصبحت فنادق عائمة أمام طلبات السياح لتحسين ظروف الإقامة في هذه السفن السياحية وأصبحت شركات النقل تتنافس للظفر بهذا القطاع نظرا للأرباح التي يمكن أن تطالها جراء الاستثمار فيه.

ويتم تنفيذ الرحلة السياحية البحرية بموجب عقد، يتضمن مجموعة خدمات غير منفصلة من النقل البحري كأساس للرحلة البحرية، وخدمات تبعية على متن السفينة أو في مختلف المحطات المبرمجة في الرحلة، حيث يُسلم للعميل أو السائح تذكرة للسماح له بالحصول على عرض دقيق وكامل لمجموع الخدمات المقدمة في إطار العقد (ILKe, 2014-2015, p. 29). وفي نفس الاتجاه ذهبت التوجيهة الأوربية رقم 2015/2302 في الفقرات 1و3 من المادة 03، حيث عرف بأنه عقد أو مجموعة من العقود تتضمن حزمة من خدمات السفر كالنقل الجوي والمبيت وتأجير السيارات وأية خدمة أخرى (Eur -Lex, 2015).

ويعاب على المشرع الجزائري ورغم إشارته في المادة 162 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري على ملاحة النزهة بقصد الترفيه، إلا أنه لم ينظم عقد الرحلة السياحية البحرية رغم أن الخدمة الأساسية هو النقل البحري، باستثناء الإشارة في المادة 827 إلى موانئ التوقف إن وجدت كبيان إلزامي من بيانات تذكرة السفر، ويعود إهمال المشرع لتنظيم هذا العقد المركب إما لأن نظرة المشرع ضيقة لتصوره أن الخدمة الأساسية التي يتضمنها عقد الرحلة السياحية البحرية هو النقل البحري، فتنحني باقي الخدمات في مواجهة الأداء المميز للعقد ألا وهو النقل البحري، من جانب آخر قد يكون عدم تنظيمه يعود لضعف النشاط السياحي البحري.

كما أن المشرع الجزائري، لم يشر إلى عقد الرحلة السياحية البحرية في القانون 06/99 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار، مكتفيا بالإشارة في المادة 03 إلى دور الوكالة المتمثل في بيع رحلات وإقامات فردية أو جماعية بشكل مباشر أو غير مباشر، وكل أنواع الخدمات المرتبطة بنشاط الوكالة والمحددة في المادة 04.

وسواء أضفي على عقد الرحلة السياحية البحرية صفة عقد النقل البحري أو عقد بيع باقة سياحة، لم يفرض المشرع الجزائري أي شكلية لانعقادهما، حيث يثبت كلاهما في شكل محرر غير رسمي، عن طريق تذكرة سفر(المادة 826 من القانون البحري) في حالة تنظيم الرحلة من طرف الناقل، أو مستند معد من طرف الوكالة (المادة 16 من القانون المنظم لنشاط الوكالات السياحية والأسفار الجزائري). والكتابة الواردة في القانون البحري أو القانون المنظم لنشاط الوكالة السياحة والاسفار هي وسيلة إثبات لا غير، وكلا العقدين هما من عقود الإذعان، لأن الشروط توضع مسبقا، بينما السائح يقبل بالشروط أو يرفضها.

الفرع الثاني:تحديد منظمي الرحلات السياحية البحرية والسائح البحري:

خلافا للقانون الفرنسي والمصري، (عدلي ، 2007، الصفحات 110-132) لم ينظم القانون البحري الجزائري نصوص خاصة تتعلق بمنظمي الرحلات السياحية البحرية، حيث يخضع للنظام القانون الخاص بالناقل البحري للركاب من حيث التزاماته ومسؤوليته

أولا- تحديد منظمي الرحلات السياحية البحرية:

لا يوجد تعريف قانوني لمنظمي الرحلات السياحية البحرية سواء في القانون البحري الجزائري أو قانون النقل أو قانون السياحة، وبهدف حماية الطرف الضعيف المتمثل في السائح أو المسافر في مواجهة الناقلين والمنظمين وضعت محكمة النقض الفرنسية تعريفا له من خلال القرار المؤرخ بتاريخ 16 جانفي 2013، بوصف منظم الرحلة البحرية بالمعنى المقصود في قانون البحري الفرنسي لسنة 1966 بأنه:<< الشخص الذي يضمن التصميم الكامل للرحلة من خلال اقتراح برنامج محددا مسبقا ومفصلا بوضع الوسائل اللازمة لتحقيقها، بما فيها اختيار الناقل>> (Légifrance, Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 16 janvier 2013, 11-28.881, Inédit, 2013). وفي تعريف فقهي آخر، منظم الرحلات هو الذي يتولى جميع عناصر البرنامج السياحي وتنظيمه في شكل رحلة أو مجموعة من الخدمات السياحية ويتواجد في البلد المصدرة للسائحين، وقد يمتلك أحيانا جانبا من مكونات الرحلة مثل مركبات النقل وأماكن الإقامة وغيرها من المكونات (نابوش ، 2018، صفحة 77).

وفي هذا المقام، يمكن تصور مجموعة من المهنيين الذين يتدخلون في تنظيم الرحلات السياحية البحرية:

1-الوكالات السياحية:

لاجدال أن الوكالات السياحية من بين الركائز الأساسية التي يقوم عليها النشاط السياحي، رغم أنه في بداية عهدها كانت الوكالات السياحية تكتفي بدور الوسيط بين العملاء (السياح) ومقدمي الخدمات المرتبطة بالسفر والسياحة، فكانت تكتفي بحجز الأماكن لزبائنها في وسائل النقل والفنادق، أو تزويدهم بتذاكر السفر لكن وظائف الوكالة لم تقف عند حد التوسط بل تجاوزت الأمر لتقديم خدمات مختلفة ومتنوعة كتنظيم الرحلات السياحية الجوية والبحرية متعددة المراحل، وتوفير وسائل النقل وأماكن السكن المملوكة لها أو المستأجرة بحيث أضحت تقدم خدمات مباشرة لعملائها دون اقتصارها عل مجرد الوساطة والوكالة، لا سيما بيع مباشرة أو غير مباشرة رحلات وإقامة الفردية أو الجماعية وكل أنواع الخدمات المرتبطة بها.

وقد عرفها المشرع الجزائري في المادة 03 من قانون 99-06 بأنها:" كل مؤسسة تجارية تمارس بصفة دائمة نشاطا سياحيا يتمثل في بيع مباشرة أو غير مباشرة رحلات وإقامات فردية أو جماعية وكل أنواع الخدمات المرتبطة بها". ثم

باشرت المادة 04من نفس القانون في تعداد الخدمات المرتبطة بنشاط الوكالات السياحية من تنظيم رحلات سياحية وإقامات فردية وجماعية، وتسويق أسفار، تنظيم جولات رفقة مرشدين، تنظيم تظاهرات فنية وثقافية ورياضية ومؤتمرات مكملة لنشاطها، النقل السياحي، وبيع كل أنواع تذاكر النقل، واستقبال ومساعدة السياح، وكراء السيارات.
وبهذا الوصف، يمكن تصور عدة افتراضات بشأن تنظيم الوكالة السياحية للرحلات السياحية البحرية:
-الوكالة السياحية تتخذ صفة المقاول، فتأخذ على عاتقها تنفيذ الرحلة السياحية البحرية، حيث تباشر وحدها في التنظيم المسبق من بداية الرحلة إلى نهايتها وإبداع أدوات تسويقها (نادر م.، 2019، صفحة 145)، حيث تلتزم شخصيا بتنفيذ برنامج الرحلة السياحية البحرية.
واتخاذها صفة منظم للرحلة السياحية البحرية، لا يعفيها من مسؤوليتها مادام أن الوكالة هي التي بادرت بتوجيه وتنظيم الرحلة وتحديد محطات ومراحل التوقف (Rousseau-Houle, 1983, p. 662)، وهو نفس الاتجاه التي ذهبت نحوه محكمة النقض الفرنسية في القرار رقم 11. 16624 بتاريخ 27 أكتوبر 1970، حيثيات القضية تتعلق بوقوع حادث لسائح خلال رحلة بحرية في بلد أجنبي، واعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن عدم تقديم المساعدة اللازمة يعد إخلالا بالتزاماتها العقدية، باعتبارها بادرت بتنظيم الرحلة في كل تفاصيلها (Legifrance, Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 27 octobre 1970, 69-11.185, Publié au bulletin, 1970)، بل تقوم مسؤولية الوكالة في حالة عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لتغطية مخاطر الحوادث، وإجراءات الاستشفاء وإجلاء الضحايا (Rousseau-Houle, 1983, p. 662).
وفي وصف العقد الذي يجمع الوكالة السياحية بالزبون السائح، قررت محكمة النقض الفرنسية في تاريخ 18 أكتوبر 2005 بشأن خدمة تتعلق برحلة سياحية بحرية ونهرية، حيث تضمنت تنظيم باقة من الخدمات من رحلات وإقامة وترفيه، وبهذا الوصف استبعدت محكمة النقض الفرنسية تطبيق القانون البحري الفرنسي لصالح القانون الفرنسي الذي ينظم السياحة والأسفار والذي جاء في صالح السائح المستهلك (ILKe, 2014-2015, p. 25). وقضت محكمة النقض الفرنسية في قضية (Navire Dreamward NDS Voyages c/Rosa) بأن العقد الذي تقدمه وكالة السفر لعملائها من خدمات تشمل النقل، ورحلات نهرية وبحرية، رحلات مختلفة، والإقامة، يشكل باقة سياحية تنفذها الوكالة بالمعنى المقصود في المادة L. 211-2 من قانون السياحة (ILKe, 2014-2015, p. 27)
كذلك، ذهبت في نفس الاتجاه محكمة العدل للاتحاد الأوربي، في قضية بامر (Pammer) بتاريخ 07 ديسمبر 2010، حيث قررت أن العقد الذي يكون موضوعه السفر على متن ناقلة، ويضم قاعة رياضة، مسبح خارجي، قاعة جلوس، الاستفادة من خدمات التلفاز والفيديو وخدمات برية، كل هذه الخدمات بمفهوم المادة 15 من التعليمة الأوربية رقم 44 /2001 المؤرخة في 22 ديسمبر 2000، يدخل في إطار عقد الاستهلاكي (عقد السياحة)، ولا علاقة له بعقد نقل (EUR-Lex, 2010).
-التصور الثاني:اتخاذ الوكالة السياحية صفة الناقل، سواء بصفتها مالكة للسفينة أو اليخت أو على الأقل مجهزا لتلك الوسيلة (نادر م.، 2019، صفحة 142)، فهي عندئذ ناقل كغيرها من الناقلين، وهي لا تقوم بدور الوسيط أو الوكيل، وإنما تقوم بتقديم خدمة مباشرة للسائح البحري تتمثل في النقل. و قد تلجأ لاستئجار السفينة بطاقمها، حيث تنتقل لها الصلاحيات التجارية (يزيد، 2018، صفحة 158) ويحتفظ المؤجر بالصلاحيات التقنية (المادة651 من الأمر 76-80)، ومادام يحتفظ المؤجر أو شركة النقل بالصلاحيات التقنية، عُدّت الوكالة ناقلا متعاقدا في مواجهة الركاب، بينما مؤسسة النقل البحري ناقلا فعليا (نادر م.، 2019، صفحة 143). إلا أن هذا لا ينفي مسؤوليتها وبذلك القضاء استقر على أن الوكالة السياحية التي نظمت رحلة بحرية مستعينة ببحّار مسؤول عن المركب، تكون مسؤولة عن الضرر الذي أصاب أحد السائحين بسبب عضة سمكة كبيرة قام بصيدها، ووُضعت خطأ على ظهر المركب، ولا يمكن للوكالة التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي (محجوب علي ، القديري علي ، 2019، صفحة 55).
وحتى يُضفى على العقد الذي يربط الوكالة بالزبون السائح صفة عقد النقل البحري، يجب أن يشتمل العقد من باقة خدمة واحدة (النقل) دون خدمات أخرى (نادر م.، 2019، صفحة 133). وتطبيقا لذلك، قضت محكمة النقض الفرنسية في القرار رقم 376 المؤرخ في 18 أكتوبر 2005 بأن الخدمة التي تقتصر على النقل مع المغادرة والعودة إلى نفس الميناء واستثناء الخدمات الأخرى لا يمكن تكييفه على أنه عقد يتضمن باقة سياحية وفق أحكام قانون 13 جويلية لسنة 1992 المتضمن قانون السياحة الفرنسي وأن التزام منظم الرحلة يخضع لأحكام قانون 66-240 المؤرخ في 18 جوان 1966 المتضمن القانون البحري (ILKe, 2014-2015).
وفي بعض الفروض لتسهيل الأمور على السائح تبنى القضاء نظرية حماية الأوضاع الظاهرة (Rousseau-Houle, 1983, p. 661)، حيث قد تظهر الوكالة أمام عملائها كناقل ظاهر، أي أن السائح ظن بحسن نية أن الوكالة هي التي تضمن النقل البحري، كأن يتم تدوين في برنامج الوكالة السياحية أن خدمة النقل تضمنها الوكالة، أو تدوين على وسيلة النقل العلامة التجارية الخاصة بالوكالة (Rousseau-Houle, 1983, p. 661)، وهو مايجعل السائح يعتقد بأن الوكالة هي

الناقل. ومن التطبيقات القضائية، قرار FRAM، أين قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها رقم 247 بتاريخ 26 أفريل 1966 أن الوكالة السياحية تصرفت بصفتها ناقل ظاهر، وعليها تعويض السائح عن الأضرار التي لحقته جراء الحادث الذي حصل له خلال عملية النقل (Legifrance, Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 26 avril 1966, Publié au bulletin, 1966)

- والتصور الثالث: بيع الوكالة السياحية للسائح باقة من الخدمات السياحية البحرية، فهنا تعد مسؤولة بقوة القانون عن كل حادث يقع للسائح حتى وإن لم ترتكب أي خطأ تطبيقا لقانون السياحة الفرنسي، وهنا قررت محكمة النقض الفرنسية في قرارها رقم المؤرخ في 02. 11. 2005، أن وكالة السياحة تقوم مسؤوليتها في حالة سقوط السائح في سلم الفندق الذي يقيم فيه خلال مدة إقامته (De Tugny, 2013). وفي مجال الحوادث التي تقع في مجال السياحة البحرية عند بيع الوكالة باقة من الخدمات السياحية، قررت محكمة النقض الفرنسية في قرارها رقم 10-10585 بتاريخ 15. 12. 2011، مسؤولية الوكالة بسبب التسمم الغذائي الذي أصيب به مجموعة من السياح فوق سفينة سياحية، خاصة أن الوكالة لم تتمكن من اثبات إصابة السياح قبل الصعود على متن السفينة، باعتبار أن الوكالة باعت باقة من الخدمات للسياح، وهو مايبرر مسؤوليتها (Legifrance, 2011).

وموقف المشرع الجزائري بشأن العلاقة التعاقدية التي تجمع الوكالة بالزبون، نستشفه من القانون 06/99 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار من خلال ماورد في المادة 03 منه التي أشارت إلى أن دور الوكالة يتمثل في بيع رحلات وإقامات فردية أو جماعية بشكل مباشر أو غير مباشر، وكل أنواع الخدمات المرتبطة بنشاط الوكالة والمحددة في المادة 04، وبذلك هو عقد بيع باعتباره منتوجا، لكن تبني هذا الاتجاه في غير محله لأن الوكالة السياحية عادة ما تتخذ في الرحلات السياحية البحرية دور المقاول من خلال أداء عمل مقابل أجر تتعهد به للمتعاقد الآخر.

أما التصور الرابع:غياب بيع باقة الخدمات السياحية حيث يقتصر دور الوكالة في التوسط بين الزبون السائح والمنظم من خلال بيع تذاكر أو كراء إقامة، دون توفر خدمات أخرى، حيث قررت محكمة الاستئناف لباريس في قرارها رقم 10/15715 بتاريخ 20. 01. 2012، أن القضاة لا يمكنهم تقرير مسؤولية الوكالة قامت ببيع تذاكر حجز السفينة دون وجود خدمات أخرى، وتثبت المسؤولية إلا في حالة وجود خطأ (Doctrine.fr, 2012)، وفي نفس الاتجاه، قررت محكمة الاستئناف لباريس في قرارها رقم 02223/09 المؤرخ في 21. 06. 2010، عدم ثبوت مسؤولية الوكالة بخصوص كراء منزل تنقلوا فيه العملاء بوسائلهم الخاصة، و خدمة التنظيف ماهي إلا خدمة تبعية لخدمة الكراء المنزل (De Tugny, 2013).

يرى الفقه أن الوساطة هو بمثابة عقد وكالة تجارية عادية، بموجبها يقوم السائح بتفويض مكتب السياحة بأن يبرم باسم ولحساب هذا العميل عقود الخدمات السياحية، غير أنه في حالة تنفيذ منظمي الرحلة خدمة من الخدمات، فإنه يعد أصيلا في شأن ضمان تنفيذها، ووكيلا في بقية الخدمات (نادر م.، 2019، صفحة 140)، وإذا كان المنظم مالكا لليخت أو السفينة عُدّ في شأن النقل البحري ناقلا، أما في شأن بقية الخدمات مثل الترفيه والإقامة والمسرح في السفينة، عُدّ وكيلا.

وفي هذا التصور، قيام الوكالة بإبرام التصرفات مع السائح على هذا النحو، بأن تتعهد بتقديم خدمات ليس بصفتها أصيلا ولكن وسيطا، وبصفة خاصة وكيلا تجاريا عاديا عن السائح، وباعتبارها وكيلا لا تكون مسؤولة عن تنفيذ الخدمة وإنما تسأل عن خطئها الشخصي، وبالتالي تخفيف مسؤولية الوكالة مقارنة بمسؤولية المتعهد بتقديم الخدمة (نادر م.، 2019، صفحة 135). وتطبيقا للتكييف المتقدم، قضت محكمة النقض الفرنسية في 1939/11/14 بعدم المسؤولية الشخصية للوكالة عن وفاة العملاء في رحلة سياحية في بلجيكا في حادث للحافلة التي تعاقد معها المنظم (نادر م.، 2019، صفحة 137). والتزام الوكالة هو التزام ببذل العناية بمستواها المعتاد، وإذا بذلت ذلك تم إعفائها من المسؤولية، فمثلا أعفيت الوكالة من المسؤولية إذا التزمت بإفادة العميل السائح بالمعلومات الضرورية فيما يخص الحجز للرحلة السياحية البحرية وبدرجة تقدُّمها في تنفيذها لالتزاماتها أثناء سير أعمال التوسط.

وقد تعرض وصف عقد الوكالة الذي يجمع الوكالة السياحية بالزبون السائح للانتقاد، لأنه حاليا الوكالات أصبحت لها حرية التصرف وتأخذ زمام الأمور في تنظيم الأسفار و الرحلات وهو ما يتعارض مع أحكام الوكالة التي توجب أن يبرم النائب في حدود نيابته عقدا باسم الأصيل (المادة 74 من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني) بمعنى عدم الخروج عن حدود النيابة، غير أن هذا الأمر قليل الحدوث في الوقت الحالي، لأنه عادة الوكالات تنظم مسبقا الرحلات بشكل جماعي، وتعلن عن الرحلة وشروطها ومختلف محطاتها، فيعتبر إيجابا من جانبها، حتى إذا تقدم السائح بطلب الاشتراك اعتبر ذلك قبولا.

وقد تأثّر القضاء الفرنسي في العديد من الأحكام بالانتقادات التي تنفي وصف العقد الذي يجمع الزبون السائح بالوكالة، فبمناسبة قضية قام فيها عون الوكالة السياحية بالنصح بشدة زبائن لم تكن لهم الخبرة مسبقة عن الرحلات السياحية البحرية، والتي تبين فيما بعد أنها رحلة لا تصل إلى مستوى تطلعاتهم وتسببت لهم في الازعاج، وهو مادفعهم لرفع دعوى تعويض، حيث أنصفهم القضاء واعتبر أن العون هو بائع للخدمات وليس وكيلا مما يستوجب قيام مسؤوليته لأن

الممارسات والمناورات التي مارسها والمبالغات اللفظية والكتابية التي ارتكبها ضلّلت الزبائن فيما يتعلق بجوهر العقد (Rousseau-Houle, 1983, p. 366).

من خلال ماتقدم، يتبين أن دور الوكالة لايخرج عن أحد الفرضين: التنظيم (بما يتضمنه من بيع باقة الخدمات السياحية، المقاولة، النقل) أو مجرد الوساطة، لكن الدور الثاني تراجع لأن الوكالات السياحية أصبحت تأخذ زمام الأمور لتنظيم هذا النوع من الرحلات.

2- الناقل البحري:

بدأ التنافس بين شركات النقل لتنظيم هذه الرحلات السياحية من خلال التفكير في كيفية تحسين الخدمات وضمان عدم ملل الركاب أثناء عبورهم، حيث أقيمت صالونات الموسيقى وغرف التدخين والمكتبات على متن السفن وأصبحت الخطوط الملاحية أكثر انتظاما (Furlanetto, 2014, p. 53). وظهرت أكبر الشركات لتنظيم هذه الرحلات، تتقاسم سوق الرحلات السياحية البحرية في العالم عدة شركات، أهمها شركة Carnival Corporation & PLC وهي شركة أمريكية بريطانية تمتلك 12 شركة فرعية، أشهرها على المستوى الأوربي، شركة كوستا كونكورديا Costa Concordia للرحلات البحرية (Furlanetto, 2014, p. 61).

ولدور وأهمية هذه الشركات في تنظيم الرحلات السياحية البحرية، وهي عادة مالكة للسفن البحرية و تُؤمِّن نقل المسافرين والسياح متجاوزة حدود الدولة الواحدة، صدرت أكثر من معاهدة تحدد فيها مفهوم الناقل البحري، على غرار الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا والمبرمة في 29 أفريل 1961 بمدينة بروكسل مع البروتوكول الملحق بها والتي صادقت عليها الجزائر (الأمر73-02، 1973)، والاتفاقية الدولية بأثينا لسنة 1974 المعدلة بموجب بروتوكول 2002. وفي اتفاقية بروكسيل الناقل يشمل أحد أطراف العقد: مالك سفينة أو مستأجر سفينة، أو مجهز السفينة، في حين في اتفاقية أثينا لسنة 1974 عرفت الناقل بأنه أي شخص أبرم عقد النقل من قبله أو بالنيابة عنه سواء نفذ النقل فعليا من جانبه أو من طرف ناقل منفذ.

من خلال المواد السابقة، الناقل البحري يمكن أن يكون مستغلا (مجهزا) للسفينة بصفته مالكا للسفينة، أو يعهد استغلال السفينة في الرحلات البحرية السياحية من قبل شخص طبيعي أو معنوي (شركات) لا يملك السفينة نظرا أن هذه الأخيرة تتطلب عادة استثمارات معتبرة، فيقتصر دور المالك في الحصول على القروض لشراء السفن المخصصة للاستغلال التجاري للرحلات السياحية البحرية، ونقل استغلال السفينة للآخرين.

والبعض (عدلي ، 2007، صفحة 133)، استبعد الناقل من عقد الرحلات السياحية البحرية لأن المسافر لا يتعاقد مع الناقل مباشرة، وإنما مع منظم الرحلة بصفته مهني ومحترف في هذا المجال الذي يتعهد بإبرام عقد النقل مع الناقل وتنفيذ الرحلة بما قد تشتمل عليه من خدمات تتعلق بالسياحة دون عقد النقل كحجز الأماكن في السفينة وخدمة الإطعام والترفيه وتنظيم زيارة الأماكن الأثرية، وحسبنا استبعاد الناقل في غير محله لان الناقل أو مالك السفينة يمكنه أن يتدخل مباشرة في تنظيم عقد الرحلة السياحية البحرية دون وساطة من قبل الوكالة السياحية.

وفي هذا الافتراض لا يوجد ما يمنع أن يكون المجهز أو مالك السفينة، ناقلا ومنظما في نفس الوقت للرحلات السياحية البحرية، وإن كان أمرا قليل الوقوع في السفن البحرية الكبرى لكنه غير مستبعد في حالة السفن الأقل ضخامة (ILKe, 2014-2015, p. 32).

وأحيانا أخرى، يأخذ الناقل على عاتقه خدمة النقل من ميناء إلى آخر دون الخدمات الأخرى، في هذه الحالة قررت محكمة النقض الفرنسية في القرار رقم 376 بتاريخ 18 أكتوبر 2005 أن شركة النقل تُسأل بصفتها ناقلا طبقا لأحكام القانون البحري، ولاتسأل بصفتها منظما للرحلات السياحية الذي يبيع باقة الخدمات السياحية (Legifrance, Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 18 octobre 2005, 02-16.046, Publié au bulletin, 2005)،

وتطبيقا لذلك، اعتبرت محكمة الاستئناف لكولمار COLMARفي القرار المؤرخ في 04 جوان 2003 أن خدمة النقل لليلة واحدة على متن سفينة يرافقها وجبة مقدمة من قبل الناقل، لاتدخل في نطاق عقد السياحة وإنما هي خدمة تبعية لعقد النقل (Légifrance, Cour d'appel de Colmar , du 4 jui, 2003 , 98/06525, 2003)، وقد استند القرار على أحكام المادة 2-211 .Lمن قانون السياحة الفرنسي(Légifrance, 2017) الذي يعد أكثر دقة في تكييف العلاقة التعاقدية بوصفها عقد سياحي إذا تضمنت الجمع بين خدمتين على الأقل تتعلقان بالنقل والإقامة، أو خدمات سياحية أخرى غير تابعة للنقل، تمثل جزءا مهما من باقة الخدمات السياحية، تتجاوز أربعة وعشرين ساعة يدمج فيها المبيت، حيث تم عرض هذه الخدمات للبيع بسعر شامل. وبذلك مجموع الخدمات والنشاطات هو الذي يسمح بوصفها باقة سياحية أو وصفها مجرد نقل.

ثانيا-السائح البحري:

في البداية كان ينظر إلى السائح البحري في القانون الفرنسي تطبيقا للمادة 47 من قانون 18 جوان 1966، بمفهوم الراكب الذي يتم نقله بموجب عقد نقل، غير أنه تم تعزيز النظر إلى السائح بوصفه مستهلكا، حيث صدرت تعلمية روما المؤرخة في 17 جوان 2008 المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية خاصة أن منظم الرحلة البحرية قد ينفرد بصياغة العقد، مما يجعله يستغل الوضع من أجل تضمين العقد بقانون واجب التطبيق يضمن له قواعد مسؤولية أخف، حيث حرصت التعليمة في المادة 6. 2 على ألا يؤدي اختيار القانون الواجب التطبيق حرمان المستهلك من الحماية التي يوفرها، وهو مايضفي على السائح البحري في القانون الفرنسي صفة المستهلك. ، كما أن المادة 211 .L. 4 من قانون السياحة تنص على أن المنظم أو بائع باقة الخدمات السياحية ملزم بإعلام المستهلك أو السائح كتابيا بمضمون الخدمات، سعر الخدمات وطرق الدفع، مسار الرحلة، موانئ رسو السفينة، الوجبات التي يتم تناولها على متن السفينة، معلومات حول التأمينات الإجبارية التي تغطي حالة فسخ العقد، أو المساعدة، أو الاجلاء في حالة حادث أو موت المسافر (Légifrance, Code du tourisme , 2017).

وتضيف المادة 07 من اللائحة الأوربية رقم 392 /2007 دون الاخلال بالالتزامات المنصوص عليها في التوجيهة الأوربية رقم 314/90 /CEE، الناقل ملزم بإعلام الراكب بحقوقه وقت إبرام العقد (EUR-Lex, 2009)، والالتزام بالإعلام عند إبرام العقد تم تعزيزه بالتزام الاعلام خلال الرحلة السياحية البحرية بمقتضى اللائحة الأوربية رقم 2010/1177 المؤرخة في 24 نوفمبر 2010 بشأن حقوق الركاب المسافرين عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية، والتي دخلت حيز التنفيذ في 18 ديسمبر 2012. وحثت المادتان 22 و23على إلتزام المنظم بإبلاغ وإعلام الركاب بحقوق السفر، ويجب أن تكون المعلومات المقدمة كافية في شكل يسهل على الجميع الوصول إليها. ووفقا للمادة 03 من اللائحة رقم 2010/1177 والمواد 211-9 L، التي استند عليها القضاء الفرنسي يجب أن تكون المعلومات دقيقة ومفصلة، وهو ماتمسكت به محكمة النقض الفرنسية في قراراها المؤرخ بتاريخ 12 أفريل 2005، فأدانت الوكالة السياحة لتقديمها معلومات عامة (ILKe, 2014-2015, p. 35). ودائما في إطار الالتزام بالإعلام بصفة دقيقة ومفصلة ألقي على عاتق مكاتب السياحة بفرنسا وجوب أخذ بعين الاعتبار المخاطر الأمنية في البلد أو المنطقة محل السفر، وهو ما تجسد في القرار رقم 06/14472 الصادر عن محكمة استئناف باريس في تاريخ 2009/01/23، حيثيات القضية تتعلق بتنظيم رحلة غطس من قبل وكالة السفر Goelette التابعة لشركة Ultra Marin، كان مقررا القيام بها في 21 أفريل إلى 9 ماي 2000، بجزيرة ST الواقعة في ماليزيا، وتعرض السياح للاختطاف أثناء تواجدهم في الفندق من قبل مجموعة مسلحة في 23 أفريل 2000، ونقلوا إلى جزيرة بولو في الفلبين واحتجازهم كرهائن لمدة 4 أشهر في ظروف معيشية صعبة ومهينة، فقررت محكمة الاستئناف أن مكتب السياحة لا يمكنه التنّصل من المسؤولية بقوة القانون على أساس المادة 15 من قانون 13 جويلية 1992، لاستحالة عدم علم الوكالة بالأحداث الخطيرة التي تقع في تلك المنطقة، وبالتالي لابد من التزامها بإعلام السياح عن كل الحوادث والمخاطر التي تشهدها تلك المنطقة (Doctrine, 2009).

- أما المشرع الجزائري في تنظيمه لمهام وكالة السياحة والأسفار لم يجد ضروريا تحديد مفهوم السائح، وتمييزه عن المسافر العادي أو الراكب في السفينة، وقد ميزت الاتفاقية الإطار بشأن أخلاقيات السياحة الصادرة عن المنظمة العالمية للسياحة في المادة الأولى بين كل من السائح والمتنزه، كما حددت مفهوم السياحة فقد جاء فيها مايلي (UNWTO, 2020):

السياحة: هي أنشطة الزوار، كانوا سياحا أو متنزهين.

السائح:هو الشخص الذي يقوم برحلة تشمل المبيت إلى وجهة رئيسية تقع خارج بيئته المعتادة، ولمدة أقل من عام ولسبب رئيسي (عمل أو ترفيه أو سبب شخصي آخر) لا علاقة له بالتوظيف عن طريق كيان مقيم في الدولة أو المكان الذي تمت زيارته.

المتنزه أو الزائر هو شخص يقوم برحلة لا تشمل المبيت إلى وجهة رئيسية خارج بيئته المعتادة.

وبما أن السائح مستهلكا في جميع جوانب رحلته السياحية البحرية، نظم المشرع الجزائري مجموعة من الالتزامات تقع على عاتق المحترف لتحقيق التكافؤ بين حقوق والتزامات المتعاقدين والمساواة بين مراكزهم القانونية من بينها الالتزام بالإعلام، على أن تكون تلك المعلومات التي يقدمها المحترف دقيقة وواضحة وغير مغشوشة أو كاذبة، ومن هذا المنطلق أورد المشرع الجزائري هذا الالتزام في المادة 04 من القانون 04-02 المتعلق بالممارسات التجارية، حيث فرض على العون الاقتصادي إعلام الزبون بأسعار وتعريفات السلع والخدمات وشروط البيع في مرحلة سابقة على التعاقد، وهذا من أجل فرض الشفافية قبل أي اتفاق بين طرفي عملية البيع أو تأدية الخدمة، ذلك أن الشركات السياحية تعتبر عون اقتصادي على اعتبار أنها تقدم خدمة، وقضت المادة 14 من القانون 06/99 بأنه كل اتفاق مبرم بين الوكيل والزبون والمتضمن وصفا لطبيعة الخدمات المقدمة وحقوق والتزامات الطرفين خاصة فيما يتعلق بالسعر وإجراءات التسديد ومراجعة الأسعار المحتملة والجدول الزمني وشروط بطلان وفسخ العقد.

إلا أن نطاق الاعلام في القانون الجزائري محدودا مقارنة مع القانون الفرنسي الذي جعل نطاق الإعلام واسعا في المادة L. 211-4 من قانون السياحة الفرنسي ليصل الأمر إلى غاية الاعلام بخصوص وضعية الرحلة السياحية، وإعلام الزبون عن التأمينات الملزمة التي تغطي كل الأضرار والنقل في حالة وقوع حادث أو وفاة أو مرض (Légifrance, Code du tourisme , 2017) ضف إلى ذلك، اكتفى المشرع الجزائري في قانون 99-06 المتعلق بوكالات الأسفار والسياحة في تنظيمه لالتزامات الوكالات السياحية بفرض على عاتقها التزام السلامة دون التزام الاعلام، حيث غلب على القانون الناحية التنظيمية من حيث تنظيم كيفية انشاء الوكالة و الترخيص وشروط السحب.

المطلب الثاني:الإلتزام بضمان سلامة وأمن السياح:

مع تطور وسائل النقل، أضحت الرحلات السياحية البحرية صناعة حقيقية، بالمقابل كثرت المخاطر التي يتعرض لها المسافرين فنشأ التزام يفرض على الناقلين والمنظمين بهدف تأمين سلامة وأمن السياح وإيصالهم لبر الأمان يتراوح بين الالتزام ببذل العناية والالتزام بتحقيق نتيجة، مما يفرض علينا التعرض لنشأة ونطاق التزام تأمين سلامة وأمن السياح (أولا)، وطبيعة هذا الإلتزام (ثانيا).

الفرع الأول:نشأة ونطاق الالتزام بتأمين سلامة وأمن السياح:

في البداية رفض ناقلي الركاب مساواتهم بناقلي الأشياء، لأن ناقلي الركاب لا يمكنهم التحكم ومراقبة تنقل المسافرين، واعتبر القضاء أن الناقل يلتزم بنقل المسافرين والركاب دون حمايتهم من أي حادث، (ILKe, 2014-2015, p. 13)، ومن ثم كان على المسافر أن يثبت أن الحادث ناتج عن خطأ الناقل. إلا أن المدافعون على نظرية المخاطر طوروا فكرة أن أي نشاط يشكل خطرا على الأخرين مما يجعل صاحب النشاط مسؤولا عن الضرر الذي قد يسببه دون ضرورة إثبات الخطأ. ومحكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 21 نوفمبر 1911 تبنت هذه النظرية والاعلان عن نشأة التزام ضمان سلامة وأمن الركاب، حيث قررت أن مهمة الناقل الالتزام بتأمين نقل وسلامة المسافر.

ومنذ ذلك القرار نشأ مبدأ الالتزام بضمان وأمن سلامة السياح والركاب يتجلى في وجوب قيادة المسافرين والركاب بأمان إلى الوجهة المقصودة، حيث تحول الالتزام الفقهي لإلتزام قانوني خاصة مع التقدم التكنولوجي، أين ارتفع مستوى توقعات المستهلكين للحماية من الضرر الذي قد يلحق سلامتهم البدنية والنفسية، وفي هذا الإطار، نصت المادة 841 من الامر 76-80 المتضمن القانون البحري على أنه: يتعين على الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة وأن يتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب، وتأكيدا على مبدأ الالتزام بضمان أمن وسلامة الركاب في حالة أخذ الوكالة السياحية على عاتقها مهمة التنظيم، نصت المادة 18 من قانون 99-06 المؤرخ في 4 أفريل 1999 المحدد للقواعد التي تحكم نشاط وكالة السياحة والأسفار:يجب على الوكالة في إطار ممارسة نشاطها، أن تأخذ جميع الإجراءات والاحتياطات التي من شأنها توفير أمن الزبون وممتلكاته التي تقبل التكفل بها.

وتجدر الإشارة أن توقيت إبرام عقد السفر له تأثير على التزام تأمين سلامة وأمن السياح، لأن وقت إنشاء نفاذ العقد يحدد الفترة التي ينشأ فيها الالتزام، وبذلك الالتزام بضمان وسلامة السياح مرتبطا أساسا بفترة تنفيذ عقد السفر، لأن هذا الأخير لا يغطي كل أوقات الرحلة السياحية البحرية، وهو مايستشف من نص المادة 823 من الأمر 76-80 التي أكدت صراحة أن عقد السفر لا يغطي إلا الفترة التي يكون فيها المسافر على متن السفينة، والوقت الذي يكون فيه المسافر في المحطة البحرية أو على الرصيف أو الأبنية الأخرى الخاصة بالميناء لا يدخل في مدة النقل. وبذلك فإن التزام سلامة وأمن السياح يتحدد في الفترة التي يوجد فيها السائح على متن السفينة.

ومبدأ ارتباط التزام تأمين سلامة وصحة الركاب بتنفيذ العقد استقر في الاجتهاد القضائي منذ قرار فالفاردر (Valverde)، حيث قررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 07 مارس 1989 أن التزام ضمان سلامة الركاب والمسافرين على متن السفينة لايقع على عاتق الناقل إلا في وقت تنفيذ عقد النقل، بمعنى من الوقت الذي باشر فيه المسافر الصعود على متن السفينة إلى غاية الوقت الذي نزل فيه (Legifrance, 1989).

وفي حالة وقوع حادث بسبب مغادرة المسافر طواعية متن السفينة عن طريق الغوص للوصول إلى زورق، قررت محكمة النقض الفرنسية عدم قيام مسؤولية الناقل عن الحادث الجسدي الذي حصل للمسافر لأنه لم يحدث أثناء عملية النزول من متن السفينة وهو بمحض إرادة المسافر، ومن ثمة انقطاع سريان عقد النقل (Légifrance, 2005).

من جانب آخر، في حالة عدم وجود عقد سفر، وصعوبة تحديد فترة سريان تنفيذ التزام تأمين سلامة الركاب، قررت محكمة استئناف لمونبولييهMontpellier بتاريخ 17 ديسمبر 1985 أن الالتزام يصبح ساريا من وقت صعود ونزول الراكب على متن السفينة.

إن هذا الالتزام تم تعزيزه وتدعيمه مقابل الأخطاء البشرية، من حيث الحرائق والغرق وأخطاء الملاحة أكبر المخاطر. وحتى وإن كانت الحوادث تقع بصفة قليلة إلا أنها موجودة وبرزت في ظل السياحية القطبية، فأول حادث وقع في 30 جانفي 2007 تعلق بغرق السفينة السياحية NordKapp بالقرب من الجزيرة المسماة خيبة الأمل بسبب خطأ في

الملاحة(Choquet, 2009, p. 65)، وبتاريخ 04 ديسمبر 2008 السفينة السياحية أوشوايا Ushwaia تحمل على متنها 82 راكبا، ارتطمت بالقعر في شبه الجزيرة أنتارتيكا، وقد جرى تنظيم عمليات الإنقاذ في البحر على أساس الاتفاقية المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر المبرمة سنة 1979 في بهامبورغ والمصادق عليها من قبل الجزائر (المرسوم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982) التي تحدد قواعد تنظيم الإنقاذ ومبادئ تنسيق العمليات. ومع ذلك قدرات التدخل محدودة لأن المحيط القطبي ليس من المناطق أكثر ازدحاما ولا توجد منظمات أو مؤسسات تغطي الإنقاذ البري والبحري في أنتارتيكا (Choquet, 2009, p. 66)

الفرع الثاني:طبيعة التزام تأمين سلامة السياح في الرحلة السياحية البحرية:

إن تحديد طبيعة الالتزام بتأمين سلامة الركاب، يفرض علينا التوقف عند مرتبة الالتزام بتأمين الرحلة السياحية البحرية، وفي مرحلة ثانية تحديد طبيعة الالتزام بين تحقيق عناية أو تحقيق نتيجة.

أولا: مرتبة الالتزام بتأمين سلامة السياح:

إن الالتزام الأساسي في الرحلة السياحية البحرية هو الالتزام بنقل الأشخاص، وعرّف الاجتهاد القضائي الفرنسي نقل الأشخاص بأنه: <<عملية النقل من نقطة إلى أخرى بغض النظر عن الوسيلة، دون أن يتم التخلي عن التحكم وقيادة وسيلة النقل لصالح الشخص المسافر الذي يتقلد الطريق>> (Doctrine.fr, 1982).

وبذلك يجب التمييز بين الأصل والفرع، فعقد الرحلة السياحية البحرية يغلب عليه خدمة النقل حتى وإن كان تقلُّد المسافرين والسياح السفينة السياحية سببه الخدمات الترفيهية والإطعام وجميع الخدمات الموعودة من قبل المنظم.

ومن ثم التزام بتأمين سلامة وأمن السياح يأت في مرتبة ثانية من الالتزام الرئيسي المتمثل في الالتزام بتأمين النقل، وهو ما يستشف من نص المادة 841 من القانون البحري (الأمر 76-80، 1976) حيث أكدت على أنه يتعين على الناقل حفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفرة المقصودة واتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب.

وحجتنا التي تقوم على تأكيد أن تامين سلامة السياح هو فرع يتبع الأصل (تأمين النقل)، أساسه أن التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للإبحار يستجيب أولا وقبل كل شيء بضرورة تزويد الركاب والسياح بوسيلة نقل مناسبة لضمان سلامتهم، ومن اللحظة التي يأخذ فيها الراكب والسائح الممر للصعود والنزول من على متن السفينة، تأمين سلامة السائح يرتبط بقدرة السفينة والطاقم على حمايته من الأذى الذي قد يلحق بصحته وسلامة بدنه.

ثانيا – تحديد طبيعة التزام تأمين سلامة وأمن السياح:

عمد الفقه (محجوب علي ، القديري علي ، 2019، صفحة 49) على تقسيم الالتزامات العقدية إلى: التزام بتحقيق نتيجة، والتزام ببذل عناية. وتبدو أهمية التقسيم في تحديد مدى توافر الخطأ لقيام المسؤولية العقدية، ففي الالتزام بتحقيق نتيجة لا يلزم أن ينسب إلى المدين خطأ حتى تقوم مسؤوليته، حيث تقوم مسؤوليته بمجرد عدم تحقيق النتيجة المتفق عليها، ولو لم يوجد تقصي من المدين، ولا يستطيع التنصل من المسؤولية إلا في حالة تقديم الدليل أن تخلف النتيجة يعود ليسبب أجنبي، أما إذا كان محل الالتزام بذل العناية، تخلُّف النتيجة لا يكفي لقيام المسؤولية، ويجب على الدائن إقامة الدليل أن عدم تحقق النتيجة يرجع إلى خطأ المدين وتقصيره في بذل العناية التي كان يبذلها الرجل المعتاد. وهو مايجعنا نتسائل إلى أي نوعي من الالتزام ينتمي التزام منظمي الحلات السياحية البحرية بضمان سلامة وأمن السياح ؟.

1– طبيعة إلتزام الناقل البحري في تأمين سلامة وأمن السياح:

بفرنسا، خلافا للناقل البري والجوي، التزام الناقل البحري بتأمين سلامة وأمن الركاب هو مبدئيا التزام بتحقيق عناية في مواجهة الراكب، ذلك أن هذا الأخير حر في تنقلاته على متن السفينة مقارنة مع صور النقل الأخرى، والبيئة الطبيعية التي تتحرك فيها السفينة، والهيكل الملازم لوسيلة النقل. وعلى أساس قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 04 نوفمبر 1992 (ILKe, 2014-2015, p. 16) استقر الفقه على أن الاختيار بين الالتزام بتحقيق نتيجة أو عناية مرتبط بالدور النشط للراكب أي بدور الدائن في التنفيذ، فإذا كان دور الدائن إيجابيا، فذلك يعني أن المدين لا يسيطر بشكل تام على التنفيذ، ويكون التزامه ببذل عناية، وعلى العكس إذا كان دور الدائن سلبيا، يكون التزام المدين التزاما بتحقيق نتيجة لأن لديه السيطرة التامة على التنفيذ (محجوب علي ، القديري علي ، 2019، صفحة 52).

ولتوضيح الأمر، إذا تبين أن الراكب لا يستفيد من حرية النقل على متن السفينة، فإن الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، إلا إذا ما ثبت خطأ الضحية أو قوة قاهرة، ولما يكون سلوك الراكب حاسما في التنفيذ السليم للعقد، حيث يستفيد من حرية التنقل، التزام السلامة الذي يثقل كاهل الناقل هو التزام بعناية.

وبشأن الالتزام بتحقيق نتيجة، قررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 16 أفريل 2015 أن الناقل لا يمكنه التنصل من مسؤوليته بصفة جزئية ولو في حالة خطأ الضحية بمقدار 50 % مادام أن الناقل ليس له الحرية في التنقل، إلا إذا ماثبت وجود قوة قاهرة (Légifrance, 2015)، وهذا القرار يبين صرامة ثبوت على عاتق الناقل الالتزام بتحقيق نتيجة.

بالمقابل، في أغلب الأحيان الراكب يتصرف بكل حرية وله سلطة التنقل على متن السفينة، فإذا حدث له ضرر بسبب عدم انتباهه أو حماقته أو إهماله في الالتزام بالتعليمات، فإن الالتزام بتأمين سلامة وأمن الركاب هو التزام بالعناية، وقد جاء قرار محكمة الاستئناف بباريس بتاريخ 10 جوان 2002 في نفس الاتجاه، فالشخص الذي يرقص بمناسبة عشاء يلعب دورا نشطا أثناء النقل، والتزام الناقل اتجاه عملائه الراقصين هو ليس التزام بتحقيق نتيجة وإنما التزام ببذل عناية (Légifrance , 2002)..

ونلفت الانتباه، بحدوث تطورا في مجال التزام الناقل، من مجرد التزام بالعناية إلى التزام بعناية مشدد، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها رقم 13-11. 898 المؤرخ في 18 جوان 2014 بأن الناقل ارتكب خطأ لا يمكن تبريره وفشل في الوفاء بالتزام السلامة لعدم تحذير المسافرين من الظروف الصعبة لعبور السفينة، وعدم مطالبتهم بالبقاء جالسين، وقبل كل شيئ عدم حظر الوصول إلى جسر السفينة. مما تسبب في ضرر للضحية بسبب سقوطه على جسر السفينة(légifrance, 2014) .

وفي حالة وقوع حادث جماعي، يأخذ التزام تأمين سلامة وأمن الركاب حسب الفقه الفرنسي شكلا آخر (ILKe, 2014-2015, p. 18)، مثل الحريق، الغرق، التصادم، وهنا تقوم مسؤولية الناقل من أجل خطأ مفترض بمعنى لا حاجة لإثبات خطأ الناقل، ويمكن تكييفه بأنه التزام بعناية مشدّد.

وفي القانون الجزائري، لم نعثر على حكم قضائي يحدد طبيعة الالتزام بضمان السلامة الذي يثقل الناقل في مواجهة الزبائن أو السياح، ومن ثم وجب الرجوع لأحكام القانون البحري والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، حيث ألقت المادة 841 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري على عاتق الناقل الالتزام بحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وتزويدها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز، فضلا عن اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب، وتضيف المادة 842 بأن الناقل يعد مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والاصابات الجسمانية للراكب إذا كان الفعل المولد للضرر وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة واستغلال السفينة أو من جراء خطأ أو إهمال الناقل أو مندوبية خلال القيام بأعمالهم، وجعلت المادة 843 من نفس القانون خطأ وإهمال الناقل أو مندوبيه ثابتا بالقرينة، بالمقابل يكون الخطأ مفترضا إذا ماحدث للراكب أو السائح إصابة أو وفاة جراء غرق أو اصطدام أو جنوح أو انفجار أو حريق أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث وتضيف المادة 847 من القانون البحري الجزائري:اذا أثبت الناقل بأن خطأ أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو أضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المحكمة ابعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها.

ومعنى ماتقدم، أن المشرع الجزائري جعل الالتزام بالسلامة الذي ينشئه عقد النقل على عاتق الناقل، هو التزام بعناية مشدد، وحجتنا في أن الالتزام هو التزام بعناية مشدد أن القرينة التي تقع على عاتق الناقل قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس ويمكن دحضها من الناقل بإثبات أن الحادث ليس بخطئه أو خطأ تابعيه.

ووفقا للمعاهدة الدولية الخاصة بنقل المسافرين بحرا المبرمة بمدينة بروكسل سنة 1961 والمصادق علها من قبل الجزائر بموجب الأمر 73-02 المؤرخ في 05 جانفي 1973 والتي تنطبق على عقد النقل الدولي، الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل من حيث جعل السفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل العناية وقت الإبحار وطول فترة الرحلة البحرية، وفي مجال تأمين سلامة المسافر، تقع البينة على المدعي بالنسبة لخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه، أي أن خطأ الناقل أو أحد تابعيه ليس مفترضا، باستثناء حالات يفترض فيها خطأ الناقل إذا ماحدثت الإصابة البدنية أو الوفاة بأحد الأسباب المتأتية في المادة 04 فقرة 02 وهي غرق السفينة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجار أو حريق فيها، وهو ما يفيد أن الالتزام بتأمين سلامة السياح هو التزام بعناية مشدد.

2- طبيعة إلتزام الوكالات السياحية بتأمين سلامة وأمن السياح:

في هذا المقام، تحديد طبيعة التزام الوكالة السياحية بتأمين سلامة وأمن الركاب مرتبط أساسا بالدور الذي تلعبه الوكالة السياحية:

أولا –إذا اقتصر دور الوكالة السياحية في تقديم خدمات ليس بصفتها أصيلا ولكن وسيطا، لا سيما بشأن عملية الحجز وبيع التذاكر، فهنا موقف المشرع غير واضح ولكن بالرجوع إلى القواعد العامة للوكالة العامة، نجد أن وظيفة مكتب السياحة باعتبارها وكيلا تخضع لعقد الوكالة المنصوص عليه في المواد 575 وما يليها من الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني، وبالتالي لا يكون مكتب السياحة مسؤولا إلا في ضوء الالتزامات التي يرتبها عقد الوكالة لا أكثر، ولا يقع عليها التزام تأمين سلامة الركاب. وهنا الالتزام الذي يقع على الوكالة هو التزام ببذل عناية الرجل العادي، فكلما بذلت وكالة السياحة العناية بمستواها المعتاد بمعيار موضوعي، تم إعفائها من المسؤولية (نادر م.، 2019، صفحة 140)، ولا يختلف موقف المشرع الفرنسي كثيرا، حيث مبدئيا لا تقوم مسؤولية الوكالة إلا في حالة ارتكاب خطأ، إذ في غياب بيع باقة الخدمات السياحية لا يمكن للزبون أوالسائح الحصول على تعويض، والوكالة السياحية غير مسؤولة إلا في حالة ارتكابها خطأ تطبيقا للمادة L. 211-17-3 من قانون السياحة الفرنسي، حيث اعتبر القاضي الفرنسي في أن الوكالة

السياحية غير مسؤولة بقوة القانون عند بيع التذاكر في حالة عدم ضمان وسيلة النقل خلال العودة، مادام أن الوكالة التزمت بإعلام الزبون بذلك (Carlot, 2013).

ثانيا- الوكالة تتعهد ببيع باقة خدمات الرحلة السياحية البحرية أو تنظيم رحلة سياحية بحرية:

إذا ما تولّت وكالة السياحة بيع باقة من الخدمات أو إعداد وتنظيم رحلة شاملة وعرضها على الجمهور بصفتها مقاولا، فهي ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة والتدابير الوقائية لضمان سلامة وأمن السائح وفقا لمقتضيات المادة 18 من نفس القانون 99-06 التي جاء فيها: <<يجب على الوكالة، في إطار ممارسة نشاطاتها، أن تأخذ جميع الإجراءات والاحتياطات التي من شأنها توفير أمن الزبون وممتلكاته التي تقبل التكفل بها >>، وفي حالة وقوع الضرر فإن مسؤوليتها إزاء السياح هي مسؤولية بقوة القانون، ومن ثمة التزامها هو التزام بتحقيق نتيجة باعتبار أن الوكيل السياحي مدين محترف والسائح المتعاقد معها لا خبرة له في مجال البرامج السياحية والتشديد على هذا النحو، أن الوكالات السياحية تعلم أن نشاطها محفوفا بالمخاطر (محجوب علي ، القديري علي ، 2019، صفحة 53)، لذلك المشرع الجزائري جعل تأمين المسؤولية المهنية لوكلاء السياحة إجباريا، حيث نصت المادة 19 من قانون 99-06 المؤرخ في 04 أفريل 1999: <<يجب على الوكالة أن تكتتب عقد تأمين يغطي مسؤوليتها المدنية والمهنية، يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش يقوم به الأعوان المؤهلون المشار إليهم في المادة 28 أدناه >>. وسندنا أيضا على أن التزام الوكالة السياحية التزام بتحقيق نتيجة أن المشرع الجزائري في المادة 21 من نفس القانون، أقام مسؤولية الوكالة عن كل ضرر يتعرض له الزبون مترتب عن عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لالتزاماتها، ومن ثمة إعفاء الدائن (السائح) من عبء إثبات خطأ المدين.

ثالثا – في حالة تنظيم رحلة سياحية بحرية دون أجر أومقابل مالي:

خلال رحلة بالمكسيك مقترحة من قبل الصندوق المركزي للنشاطات الاجتماعية للمستخدمين في مجال الصناعة الكهربائية والغازية، غطس في البحر رجل يبلغ عشرين سنة من على متن السفينة، وهو ما أدى لإصابته في العمود الفقري و تسبب له الحادث في إعاقة دائمة، فرفع الضحية دعوى على مستوى المحكمة لتعويض كل الأضرار التي لحقت المعني، وهو ما جعل الصندوق المركزي الذي نظم الرحلة يرفع طعن أمام محكمة النقض الفرنسية، حيث قررت المحكمة في قرارها رقم 14-15. 720 المؤرخ في 09 أفريل 2015، أن المسؤولية بقوة القانون المقررة بموجب قانون السياحة لا تتعلق إلا بمنظمي الرحلات الذين يدفع لهم أجر مقابل الرحلة، وحتى وإن كان الصندوق شارك في تنظيم الرحلة في جوانبه التعليمية والترفيهية والبيداغوجية، و قام بالإعلان على الرحلة وتأطيرها، إلا أنه لاتقوم المسؤولية لان الصندوق ليس له الصفة في بيع أو تنظيم الرحلات السياحية (Légifrance, Cour de cassation, civile, Chambre civile,n° 14-15.720 14-18.014, Publié au bulletin, 2015).

المبحث الثاني: جزاء الاخلال بالتزام سلامة وأمن السياح

يترتب على الاخلال بالتزام أمن وسلامة السياح، قيام مسؤولية منظم الرحلة السياحية البحرية (المطلب الثاني)، وقبيل الخوض في غمار طبيعة مسؤولية منظمي الرحلات السياحية البحرية وتحديد نطاقها وحدودها، يكون لازما التطرق إلى القانون الواجب التطبيق على نظام المسؤولية (المطلب الأول).

المطلب الأول: القانون الواجب التطبيق على نظام مسؤولية منظمي الرحلات السياحية البحرية.

نشهد مجموعة من مصادر القانون، وقيام نظام المسؤولية متوقف على تكييف العقد فيما إذا كان عقد السياحة البحرية عقد سياحة محلية أو عقد سياحة دولية، سواء كان ذلك بفرنسا أو الجزائر.

الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على نظام مسؤولية منظمي الرحلات السياحية بفرنسا.

بفرنسا، يشهد نظام المسؤولية تزاحما بين أحكام قانون 18 جوان 1966 وقانون 13 جويلية 1992 إذا تعلق بعقد سياحية بحرية محلية(أولا)، أما إذا تعلق الأمر بعقد سياحة دولية يخضع نظام المسؤولية للاتفاقيات الدولية واللوائح الأوربية (الفرع الثاني).

أولا -يشهد نظام المسؤولية في القانون الفرنسي تزاحما بين قانون18 جوان 1966 وقانون 13 جويلية 1992 إذا ارتبط بعقد سياحة محلية:

إن التزاحم بين قانون 18 جوان 1966 وقانون 13 جويلية 1992، لا يقوم إلا في حالة عقد سياحة بحرية محلية، حيث استحدث المشرع الفرنسي المواد:47و48 و49 في التشريع البحري الصادر في 1966/6/18 تحت عنوان منظمو الرحلات البحرية، وبالرغم من وقوع جدل فقهي بشأن إلغائها وعدم نقلها إلى قانون النقل في سنة 2010، إلا أن الفقه اعتبر أن عدم تعديل أو إلغاء المرسوم المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 الذي جاء تطبيقا للتشريع البحري الفرنسي، وعدم إلغاء المادتين 47 و49 يجعل أحكام القانون ساريا. إلى جانب الأحكام السابقة نظمت المادة 7-211 .Lمن قانون السياحة عقد الرحلات السياحة البحرية، وهو ما يجعل التزاحم بين القانونين قائما.

ورغم عدم وجود نقاط يلتقي فيها القانونين، حيث أن قانون13 جويلية 1992 المتعلق بالسياحة الفرنسي أكثر تشددا في نظام المسؤولية، لأن المادة16-211 .L تجعل مسؤولية المهني والمحترف تقوم بقوة القانون في حالة تنظيم رحلة سياحية أو بيع باقة من الخدمات السياحية، مقارنة مع قانون 18 /1966/06 المتضمن القانون البحري الفرنسي. لكن سرعان ما وضع الاجتهاد القضائي الفرنسي على أساس النصوص القانونية الحدود الفاصلة بينهما، حيث إذا تضمنت الرحلة السياحية البحرية بيع خدمة نقل الرحلة السياحية فحسب دون أن يرافقها خدمات أخرى في البر، القانون الذي يسري على منظمي الرحلات السياحية هو قانون 18 جوان 1966، واعتبر القضاء أن نظام المسؤولية يسري عليه قانون 13 جويلية 1992، إذا تضمنت الرحلة السياحية بيع أكثر من خدمة، حيث بعضها تم تنفيذها خارج السفينة أو على البر كتنظيم جولة في الموانئ أو زيارة البلد الذي تم فيه التوقف (ILKe, 2014-2015, p. 40)

وفي هذا الاتجاه، صدر قرار بتاريخ 09 ديسمبر 2015 عن محكمة النقض الفرنسية على إثر إصابة سائحة على ظهر السفينة، رفعت دعوى على الشركة المنظمة للرحلة السياحية (شركة النقل) ومكتب السياحة على أساس المادة -211 .L 16من قانون السياحة، فجاء حكم محكمة تولوز وبعده قرار محكمة النقض الفرنسية لصالح المدعية، التي قضت بمسؤولية الشركة المنظمة بقوة القانون، لأن الرحلة البحرية تتميز بخصائص باقة سياحية بالمعنى المقصود في المادة .L 2-211من قانون السياحة، والشركة لم تكتف بنقل الركاب، بل نظمت جميع الخدمات التي تضمنتها الرحلة، واستبعاد قانون النقل، إلا في حالة الاكتفاء بنقل الركاب دون وجود خدمات أخرى، وتمسك الشركة المنظمة بعدم وجود عقد بينهما لا يعفيها من المسؤولية.

ثانيا- القانون الواجب التطبيق على نظام مسؤولية إذا تعلق بعقد سياحة بحرية دولية:

لم تصادق فرنسا على اتفاقية أثينا لسنة 1974 لنقل الركاب وأمتعتهم بحرا المعدلة بموجب بروتوكول سنة 2002، واعتبرت اللجنة الأوربية أن اتفاقية أثينا تجاوزها الزمن (Le Gros , 2013, p. 411)، ولم تعد تلبي توقعات المسافرين على متن السفن، واقترحت اللجنة أن يتم المصادقة على بروتوكول سنة 2002 لكن دون جدوى، لذلك قررت اللجنة المضي قدما في صياغة لائحتين، الأولى تتعلق بمسؤولية الناقل البحري في حالة وقوع حادث، والثانية تتناول حقوق الركاب المسافرين عن طريق البحر، وقد تم اعتماد اللائحة الأولى في تاريخ 23 أفريل 2009 والتي أحالت إلى مصادر خارجية للتعليمات والتوجيهات الأوربية، وأدمجت اتفاقية أثينا لسنة 1974 المعدلة بموجب بروتوكول سنة2002، وفي هذه الحالة التصديق على الاتفاقية من قبل الدول الأعضاء لم يعد ضروريا، وقد تُفرض الاتفاقية على دولة عضو، وهي لم تكن تنوي المصادقة عليها (Le Gros , 2013, p. 412)، وذلك لإنشاء نظام أوربي موحد للمسؤولية وتأمين نقل الركاب عن طريق البحر ورفع مستوى تعويض ضحايا الأضرار.

إن نطاق تطبيق لائحة 23 أفريل 2009 هو نفسه نطاق تطبيق اتفاقية أثينا مع إدراج تدابير تتعلق بتدعيم حقوق الركاب، ووجوب الالتزام بالتأمين، وإدراج أحكام ترتبط بمسؤولية الناقل والذي يعد مسؤولا بقوة القانون، وبصفة تلقائية والذي يتعين عليه تعويض الضرر الذي لحق بالضحايا ويمكن أن يدفع المسؤولية إذا ثبت أنه لم يكن مهملا في صيانة السفينة أو عند استخدام أدوات الملاحة، أو كان الحادث سببه قوة قاهرة.

وبالتزامن يتبادر لنا سؤال في غاية الأهمية يتعلق بإمكانية الرجوع على مكاتب السياحة التي باعت باقة الخدمات السياحية في حالة إخفاق الناقل بالتزامه بضمان السلامة، من حيث المبدأ الوكالة مسؤولة عن إخفاقات مزود الخدمة الذي اختارته (شركة النقل)، وبالتالي يمكن السائح أن يطلب مسؤولية وكالة السياحة والأسفار لإخفاقها في اختيار مزود الخدمة على أساس المادة 17-211 .L من قانون السياحة التي تنص على المسؤولية الكاملة باستثناء القوة القاهرة.

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على نظام مسؤولية منظمي الرحلات البحرية السياحية بالجزائر.

في الجزائر، يتراوح تطبيق القانون بين القانون الداخلي والاتفاقية الدولية، فإذا اتصف عقد الرحلة السياحية البحرية بصفة العقد المحلي، مبدئيا يتراوح نظام المسؤولية بين القانون البحري وقانون الذي يحكم نشاط وكالة السياحة والاسفار لكن هذا لا يمنع من تعدد مصادر أخرى بحسب النشاط الذي تمارسه وكالة السياحة والأسفار وترفع الدعوى المتولدة عن عقد نقل السياح والمسافرين أمام الجهات القضائية المختصة وفقا لقواعد القانون العام، وأما إذا كان يتصف العقد بالصفة الدولية، فترفع الدعوى وفقا للاتفاقيات الدولية التي كانت الجزائر طرفا فيها.

أولا – خضوع نظام المسؤولية لتعدد مصادر القانون الداخلي:

إذا تعلق الأمر بعقد رحلة سياحية بحرية محلية يواجه القاضي تتعدد مصادر القانون الداخلي، مما يتطلب تكييف العقد وتحديد النطاق الزمني لوقوع الضرر الذي لحق السائح لتحديد ما يقابله من قانون واجب التطبيق.

وفي استعراضنا لمنهج تكييف عقد الرحلة السياحية البحرية، تبين أن التفرقة في العقد تقوم بين تنظيمه والوساطة فيه. فمن حيث تنظيم الرحلة السياحية البحرية، وكان المنظم الذي يمارس نشاطه بالجزائر ناقلا ومالكا للسفينة التي حصل على متنها الضرر، ورفع المتضرر دعوى على الناقل فإن العقد هو عقد نقل بحري يخضع في أحكامه للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، لأن المشرع الجزائري رجح الأداء الرئيس في العقد المتمثل في النقل البحري.

أما إذا عهد نشاط النقل للوكالة السياحية وأخذت على عاتقها هذه المهمة لامتلاكها سفينة أو يخت وكانت للوكالة مقر أعمال في الجزائر ولم تتعد الرحلة المياه الإقليمية الوطنية، فإن الاختصاص يعود للقانون الجزائري، لكن نظام المسؤولية غير واضح خلافا للقانون الفرنسي الذي وضع الحد الفاصل في تكييفه للعقد بين عقد نقل أو عقد باقة خدمات السياحية، معتبرا أن العقد الذي يتضمن أكثر من خدمتين، من بينها خدمات لا تقع على السفينة ولا علاقة لها بها كالزيارات البرية، يكيف العقد على أنه عقد باقة سياحية مما يجعل مسؤولية الوكالة تخضع لقانون السياحة الذي يضفي حماية أكثر للسائح.

ورغم أن القانون البحري الجزائري لم يذكر موقفه من المكاتب التي تنظم الرحلة السياحية البحرية دون أن تكون شركة نقل بحري، حسب تصونا القاضي الجزائري عليه أن يسلك نفس اتجاه القاضي الفرنسي، فإذا ثبت أن الخدمة الوحيدة هي النقل، القانون الواجب التطبيق هو الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، أما إذا رافق خدمة النقل خدمات أخرى برية كزيارات المعالم التاريخية، يكيف العقد بأنه باقة من الخدمات السياحية فتقوم مسؤولية الوكالة بقوة القانون على أساس الاخلال بالالتزامات العقدية، وتفادي هذا الاتجاه سيجعل القاضي يواجه صعوبة في تكييف العقد، ومن ثمة صعوبة في تحديد القانون الواجب التطبيق.

أما إذا كان دور الوكالة السياحية مجرد وساطة، علاقة الوكالة بالزبون تدور بين الوساطة من خلال تقريب وجهات النظر بين الأطراف، والوكالة التجارية، حيث أن المشرع في المادة 05 من قانون 99-06 المحدد للقواعد التي تنظم نشاط الوكالات السياحية استبعد خضوعها لهذا القانون ومن ثمة استبعاد مسؤولية الوكالة بقوة القانون إذا ما اقتصر نشاطها على بيع تذاكر النقل لحساب الناقل.

إن التحليل السابق الإشارة إليه، قاصرا على الرحلة البحرية الداخلية، والأمر يختلف إذا كانت دولية لأن الإحالة تكون على نصوص الاتفاقية الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

ثانيا- القانون الواجب التطبيق على مسؤولية منظم الرحلة البحرية السياحية الدولية:

نصت المادة 824 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري على مايلي:<<لا يمكن استبعاد أحكام هذا الباب أضرار ا للمسافرين. وتسري عند الحاجة في مدة النقل وأمتعتهم المتمم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية والأحكام الخاصة للاتفاقيات الدولية والخاصة بهذا المجال والتي تكون الجزائر طرفا فيها>>.

ويجب الاعتراف أن النقل الدولي للركاب بطريق البحر لم يحظ بتنظيم دولي كما في النقل الجوي أو النقل الدولي للبضائع بطريق البحر، وقد حدث أنه تم وضع المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر في بروكسل سنة 1961 مع البروتوكول الملحق بها، والمصادق عليها من الجزائر بموجب الأمر 73-2 مؤرخ في 5جانفي 1973(الجريدة الرسمية 7 بتاريخ 30 جانفي 1973).

مجال تطبيقها مرتبط بالنقل الدولي والذي يقصد به طبقا لهذه المعاهدة، النقل الذي تتوافر فيه الشروط التالية:

-أن يكون مكان القيام ومكان الوصول واقعين في دولتين مختلفتين أو في دولة واحدة بشرط مرور السفينة على ميناء دولة أخرى.

-أن تكون السفينة الناقلة تحمل علم دولة متعاقدة أو أن يكون مكان القيام أو مكان الوصول واقعا في دولة متعاقدة.

-المعاهدة لا تسري إلا إذا وجد عقد نقل بين الناقل والمسافر، ولا تسري إلا في مرحلة تنفيذ عقد النقل، أي الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتا ركوبه ونزوله، ولكن لا يتضمن الفترة التي يكون فيها الراكب في محطة بحرية أو على رصيف أو أي مبنى آخر في الميناء. ويتضمن أيضا النقل المائي من الرصيف إلى السفينة أو العكس إذا كانت التكاليف ذلك تدخل في الأجرة أو إذا كانت المركبة المستعملة في هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل (المادة 01 فقرة 05 من الاتفاقية بروكسل الدولية مع البروتوكول الملحق بها المبرمة في 29 أفريل 1961).

وقد أدرج البروتوكول الملحق بها تحفظين لم تأخذ بهما الجزائر عند انضمامها للمعاهدة، يقضي التحفظ الأول بألا تسري أحكام المعاهدة بالنسبة للنقل الذي لا يعتبر دوليا وفقا لأحكام القانون الوطني للدولة المنظمة إلى هذا التحفظ، ويقضي التحفظ الثاني بألا تسري المعاهدة متى كان الناقل والمسافر من رعايا الطرف المتعاقد.

إن هذه الأحكام لا توضح القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين كأن يكون الناقل من جنسية (أ) والمسافر من جنسية (ب)، والسفينة تحمل راية الدولة (جـ)، و مقام ووصول السفينة واقع في دولتين مختلفتين، وفي غياب أحكام قانونية نرجع لأحكام المادة 825 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري التي تصدت لهذا الافتراض مشيرة أنه باستثناء وجود اتفاق بين الأطراف، يخضع عقد نقل المسافرين وأمتعتهم في المجال الدولي لقانون راية السفينة، بيد أنه لا يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكاما أقل منفعة للمسافر من أحكام هذا الباب.

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية منظمي الرحلات السياحية البحرية وتحديد نطاقها.

يقع على عاتق منظمي الرحلات السياحية البحرية ازدواجية في المسؤولية تتراوح بين المسؤولية الشخصية(الفرع الأول)، والمسؤولية الغيرية (الفرع الثاني) نظرا للاستعانة بمقدمي الخدمات المرتبطة بعقد الرحلة السياحية البحرية أو أن المنظم هو الرئيس السلمي على متن السفينة، فتتحقق مسؤولية المنظم عن تقصير هؤلاء، إلا أن هذه المسؤولية لها نطاقها وحدودها(الفرع الثالث) فهناك حالات يمكن لمنظم الرحلات السياحية البحرية التمسك بالإعفاء من المسؤولية، لأن وقوع الضرر هو خارج إرادة المتعاقدين أي قوة قاهرة، أو أن فعل الضرر راجع لخطأ أو إهمال الراكب.

الفرع الأول: المسؤولية الشخصية:

في هذا المقام يجب التمييز في منظم الرحلات السياحية البحرية بين المسؤولية الشخصية للناقل(أولا)، والمسؤولية الشخصية للوكالة السياحية(ثانيا)، فكلاهما مسؤوليتهما تعاقدية على أساس عقد النقل أوعقد الرحلة السياحية البحرية ينشئ التزامات على عاتقهما، أهمها إلتزام بتأمين سلامة وأمن الراكب السائح.

أولا-المسؤولية الشخصية للناقل:

في القرن التاسع عشر، كانت تقوم مسؤولية الناقل على المسؤولية التقصيرية لأنها لم تكن مرتبطة بالالتزامات التعاقدية، إلى غاية 1911، أين قررت محكمة النقض الفرنسية أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية لأن الناقل تعهد ولو بشكل ضمني لنقل المسافر إلى وجهته سليما (ILKe, 2014-2015, p. 10).

وفي إطار إلتزاماته المرتبطة بتأمين سلامة الركاب وأمنهم، الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة ومجهزة على النحو الذي يساعد في تحقيق نتيجة إيصال المسافرين والسياح سالمين إلى المكان المقصود دون تعريضهم للخطر، واتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامتهم وحفظ أرواحهم في البحر (المادة 841 و المادة223 فقرة هـ من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري).

والمشرع الدولي أكد هذا الالتزام في اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بنقل الركاب، بنصه في المادة الثالثة على مايلي: عندما يكون الناقل هو مالك السفينة، فعليه أن يبذل الجهد والعناية اللازمة وكذلك يضمن قيام مستخدميه ووكلائه في حدود وظائفهم ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة وإبقائها صالحة للملاحة ومجهزة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة وفي أي وقت أثناء النقل وبما يضمن سلامة الركاب في جميع النواحي الأخرى.

وفي حالة وقوع الضرر المؤدى للوفاة والإصابة الجسمانية خلال عملية النقل، وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة، المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل هي مسؤولية موضوعية لا يحتاج قيامها إلى إثبات الخطأ (المادة 842 من القانون البحري الجزائري)، ذلك أن الالتزام الملقى على عاتق الناقل بضمان سلامة الراكب والزبون محله تحقيق نتيجة، لذلك يكفي أن يثبت السائح الذي أصيب إصابة جسمانية أثناء الرحلة عدم تحقق النتيجة المتعهد بها دون الحاجة لإثبات أن الخطأ وقع من الناقل، أي أن المسؤولية تقوم على خطأ مفترض وهو الاتجاه الذي ذهبت نحوه المادة 842 من القانون البحري الجزائري.

وإن إقرار المسؤولية الموضوعية في حالة أن الضرر له علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة، مفاده حماية جمهور المسافرين والسياح الذين يكونوا في معظم الحالات غير قادرين في معظم الحالات عن معرفة ظروف الحادث والأسباب التي أدت إليه.

لكن حتى تقوم مسؤولية الناقل يجب أن تقوم رابطة السببية بين الضرر وبين الرحلة البحرية، وهنا يظهر لنا بصفة أساسية الجانب البحري للرحلة السياحية البحرية، وذلك بـ: (المادة 842، والمادة 838 من القانون البحري الجزائري).

1. أن يكون الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل.
2. ن يكون الفعل المولد للضرر له علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة.
3. أن يراعي المسافر بوجه الدقة القواعد المطبقة لحفظ النظام والآداب على متن السفينة.

غير أن المسؤولية الموضوعية للناقل المنظم في هذه الحالة لا تغطي كل أوجه الضرر الذي يمكن أن يصيب السائح، فهي تشمل الضرر الجسماني فحسب، والضرر المادي المتعلق بأمتعته، دون الضرر الأدبي الذي يمس شعور السائح وكيانه.

كذلك، تقوم المسؤولية الشخصية في حالة ارتكاب الناقل خطأ، ويقع عبئ الاثبات على عاتق المسافر السائح، أي أن الخطأ في هذه الحالة ليس مفترضا، بل على المسافر اثباته، حيث جاء في نص المادة 04 فقرة 03 من الاتفاقية الدولية لبروكسل 1961 المصادق عليها من الجزائر:وتقع البينة على المدعي بالنسبة لخطأ أو إهمال الناقل أو مندوبيه، وذلك خارج الأحوال المنصوص عليها في الفقرة 02 من هذه المادة.

ومن التطبيقات القضائية التي تجسد مسؤولية الناقل الشخصية على أساس خطئه، قضية Standars Oil Compagny of New York. c Clan Line Streamers Ltd، حيث أمر مدير الورشة مالك السفينة بالحفاظ على المياه في الكابحتين، لكن مالك السفينة أهمل الكشف عن هذه المعلومات لربان السفينة الذي أمر طاقم السفينة أثناء الرحلة بضخ المياه في

صهاريج صابورة السفينة من أجل زيادة سرعتها، فتبين أن هذه العملية كارثية مما أدى لغرق السفينة، (Le Fébvre, 1990, p. 92).

وتقوم مسؤولية الناقل الشخصية عندما يختار، في حالة غياب القبطان، استبداله ببحار غير معتمد، واعتبر الفقه أن وظيفة قائد السفينة تتطلب مؤهلات خاصة والتي يتعين التحقق منها بدقة (Le Fébvre, 1990, p. 91). وفي موقف آخر، قرّر ربان السفينة عدم غلق الفتوحات في جانبيها للمساعدة على إزالة الرطوبة في الحاوية، وإن كان هذا الأمر مألوف في الظروف الجوية العادية، فإن الوضع يختلف في حالة وجود عاصفة رعدية أو في حالة هيجان البحر، وقد أسهمت القرارات القضائية في وصف مثل هذا التصرف في هذه الظروف بالخطأ البحري لأن فتحها على هذا النحو يسمح للمياه بالتسرب، ومن ثم إغفال القبطان يعرض الأمتعة والبضائع وسلامة البعثة بأكملها للخطر مما يستوجب المسؤولية (Le Fébvre, 1990, p. 93).

بل في بعض الحالات تمسّكت شركة نقل الرحلات السياحية بصفتها وبعدم قبول ادعاءات المسافر الضحية لسقوطه على الأرض الزلقة على متن السفينة، لعدم وجود عقد بين المسافر والشركة، والعقد الوحيد الموجود هو بين المسافر والوكالة، حيث قضت محكمة الاستئناف بفارساي من خلال القرار رقم 00486/13 المؤرخ في 30 أكتوبر 2014 أن دفع الناقل في غير محله لأنه بالرغم من أن نظام المسؤولية المنظم بموجب قانون 12 جويلية لسنة 1992 هو أكثر ملائمة للضحية من ذلك الذي ينص عليه القانون البحري الفرنسي، إلا أنه يتعين على الناقل ضمان عدد من الالتزامات اتجاه الركاب والمسافرين السياح، حتى وان تحصل السائح المتضرر على رحلتهم البحرية من وكالة سياحية (ILKe, 2014-2015, p. 30)

في الأخير إذا ما ثبت أن وفاة المسافر وإصابته البدنية كان بسبب خطئه أو إهماله، يمكن للمحكمة إعفاء الناقل كليا أو تخفيف مسؤوليته (المادة 848 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري).

ثانيا- المسؤولية الشخصية للوكالة السياحية:

قد تبادر الوكالة السياحية بتنظيم رحلة سياحية بحرية بصفتها مقاولا، وهي ملزمة خلال فترة تنفيذ العقد بتحقيق نتيجة وهي ضمان سلامة السائح (المادة 18 من قانون 99-06 المتضمن تنظيم نشاط وكالة السياحة)، وبالتبعية هي مسؤولة بقوة القانون عن كل ضرر يتعرض له الزبون مترتب عن عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لالتزاماتها العقدية(المادة 21 من قانون 99-06). ويبدو أن المشرع الجزائري تأثر بموقف المشرع الفرنسي الذي أدخل بمقتضى القانون888 الصادر في 22جولية 2009، نص المادة L211-16 في قانون السياحة الفرنسي المعدل والمتمم بموجب الأمر 2017-1717 المؤرخ في 20 ديسمبر 2017 2009، والتي تقضي بأن:<< المحترف الذي يبيع باقة سياحية مذكورة في الفقرة الأولى من المادة المنصوص عليها في المادة L211-1(تنظيم وبيع الرحلات والإقامة) يكون مسؤولا بقوة القانون وتقوم مسؤوليته كاملة عن أداء كل الخدمات التي يرتبها العقد، سواء قام منظم الرحلة بتنفيذ الالتزامات بنفسه أو بواسطة مزود خدمات آخرين، وذلك دون الاخلال بحق المنظم في الرجوع على هؤلاء المزودين >> (Légifrance, Code du tourisme , 2019)

وعلى ذلك يكفي لقيام مسؤولية وكالة السياحة أن يلحق بالعميل ضرر خلال تنفيذ العقد أي أثناء الرحلة السياحية البحرية أو حتى في حالة تقديم الخدمات البرية من زيارات أو جولات عند رسو السفينة.

وفي بعض الأحيان، تجمع الوكالة خدمة النقل وخدمة التنظيم باقتراح مجموعة من الخدمات برا وبحرا، وتتمسك بصفة الناقل لما فيه من تخفيف لمسؤوليتها، وفي هذا الافتراض استقر الاجتهاد الفقه والقضاء على أن مسؤولية الوكالة السياحية تقوم بقوة القانون بصفتها مقاولا ملزما بتأمين سلامة وأمن العمال، فيتراجع أداء النقل مقابل تنظيم الرحلة السياحية، وفي نفس الاتجاه ذهب القرار رقم 01-13. 40 المؤرخ في 08 جوان 2004 الصادر عن محكمة النقض الفرنسية (ILKe, 2014-2015, p. 39)

ويجدر الإشارة، أن المسؤولية الموضوعية المؤسسة على نص المادة 21 من قانون السياحة والأسفار، هي فقط لمشتري الرحلة الدائن بالالتزام بضمان السلامة في مواجهة وكالة السياحة، فهذه المسؤولية لا يتمسك بها إلا المتعاقد نفسه أو المستحقون عنه مادام يرفعون الدعوى باسمه (المادة 10 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا ببروكسل لسنة 1961)، أما إذا رفع هؤلاء دعوى باسمهم الشخصي للمطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر شخصي، لا يمكنهم التمسك بالمسؤولية الموضوعية، والطريق الوحيد المتاح أمامهم هو دعوى المسؤولية التقصيرية المبنية على الخطأ الواجب الاثبات، لأنهم يعتبرون من الغير بالنسبة للعقد.

والمسؤولية الموضوعية لوكالة السياحة تغطي كل أوجه الضرر الذي يمكن أن يصيب السائح، يستوي في ذلك الضرر الجسماني، والضرر المالي الذي يتمثل في نفقات التي تكبدها السائح جراء إصابته، ودخوله المستشفيات، دون إهمال الضرر الأدبي الذي شعر به السائح بسبب الإحباط الذي وقع له جراء إصابته أو إعاقته.

الفرع الثاني:المسؤولية الغيرية.

يجب التمييز بين المسؤولية الغيرية للناقل، والمسؤولية الغيرية للوكيل السياحي، فهما يختلفان من حيث طبيعة المسؤولية.

أولا – المسؤولية الغيرية للناقل: الناقل أو مستغل السفينة (المجهز)، يكون مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو جراء خطئهم أو إهمالهم خلال القيام بأعمالهم(المادة 577 من القانون البحري، والمادة 842 من القانون البحري).

وتقوم مسؤولية الناقل عن خطأ أو إهمال أحد تابعيه، أي أن المسافر يقع عليه عبء إثبات خطأ أحد تابعي الناقل، أي أن خطأ الناقل أو تابعيه ليس مفترضا، بل على المسافر اثبات هذا الخطأ من الناقل أو أحد تابعيه، باستثناء بعض الحالات التي يفترض فيها خطأ الناقل أو خطا تابعيه، إذا ماحدث لهذا الأخير إصابة بدنية أو وفاة بأحد الأسباب المحددة في المادة وهي غرق السفينة أو تصادمها أو جنوحها أو انفجارها أو حريقها أو أي شيء له علاقة بإحدى هذه الحوادث. والواقع أنه في هذه الحالات يصعب على المسافر اثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه (عدلي ، 2007، صفحة 129).

من جانب آخر، انقسم الفقه إلى تيارات بخصوص مسؤولية الناقل في مراقبة مؤهلات طاقم السفينة، يرى التيار الأول أن مسؤولية الناقل لا تقوم لأن السلطة المختصة راقبت بشكل كاف شهادات طاقم السفينة وفرضت ضوابط صارمة لمراقبتها، وتيار ثان يوجب أن يراقب الناقل ويتحقق من قدرات طاقم السفينة بجدية، ومن ثمة يكون الناقل مسؤولا عن الصفات الأخلاقية والنفسية التي يتمتع بها الطاقم، ويثبت ارتكابه لخطأ في حالة عدم تحققه من الصفات التي يتمتع بها الطاقم لا سيما مراقبة مؤهلاتهم، وهو نفس الاتجاه الذي ذهب نحوه الاجتهاد القضائي، مقررا مسؤولية الناقل لعدم تأكده وتحققه من أن قبطان السفينة يعاني إدمان الكحول مما ألحق ضررا بالمسافرين. أما التيار الثالث يقوم توجهه على تحليل الفعل الضار، فإذا كانت الفعل الضار ناجما عن خطأ جسيم فتقوم المسؤولية حتى في حالة قيامه بالفحص اللازم أثناء التوظيف (Le Fébvre, 1990, p. 91).

ومن بين القضايا التي أثارت مسؤولية شركة الناقل البحري عن أعمال تابعيها، قضية Costa Concordia بسبب غرق السفينة على السواحل الإيطالية حاملة على متنها سياح من مختلف الجنسيات والتي بدأت رحلتها من السواحل الإيطالية مرورا من ميناء مارسيليا بفرنسا ثم اسبانيا، وقد قدمت عدة شكاوى أمام القاضي الجزائي دون إهمال رفع دعاوى التعويض أمام القضاء المدني بسبب تصرف ربان السفينة ومعاونيه خلال عملية الإنقاذ، والاخلال المحتمل لشركة كوستا كونكورديا لالتزاماتها، وقد اقترحت هذه الأخيرة على المتضررين من الحادثة- باستثناء الجرحى والموتى - تعويض جزافي يقدر ب11. 000أورو في انتظار تقدير الضرر الذي أصابهم، وهو ماقبله بعضهم وهذا الاتفاق لا يعني التنازل عن حقهم في اللجوء إلى القضاء (Le Gros , 2013, p. 396)

ثانيا- المسؤولية الغيرية للوكالة السياحية: نصت المادة 21 من القانون 99- 06 التي تقضي:<< بأن تكون الوكالة مسئولة عن كل ضرر يتعرض له الزبون مترتب عن عدم التنفيذ الكلي أو الجزئي لالتزاماتها وكذا كل ضرر آخر ناتج عن أي مقدم خدمة تلجأ إليه الوكالة عند إنجاز الخدمات المتفق عليها >>، بمعنى تقوم مسؤولية مكتب السياحة في حالة عدم تنفيذ التزاماته، ولكن تقوم مسؤوليته عن أي ضرر لاسيما انتهاك سلامة وأمن الزبائن، وهو مسؤول إذا لجأ إلى طرف ثالث لأداء الخدمة، والتزامه هو تحقيق نتيجة، بغض النظر عن ثبوت الخطأ من عدمه (Jourdain, patrice). ، و لاحاجة لإثبات أن المتعهد لا يتوفر على القدر اللازم من الكفاءة، أو الخطأ في رقابة المتعهد للتحقق من قيامه بتنفيذ المهمة المعهودة له.

وفي مجال الالتزام بسلامة وأمن السياح، قضت محكمة الاستئناف بباريس في قرارها المؤرخ في 12 جوان 1997 أن الوكالة السياحية تعد مسؤولة عن الأمراض التي أصيب بها زبائنها بسبب مياه غير صالحة للشروب تم تزويدها من قبل متعهد بالخدمة محلي لضمان الرحلة السياحية البحرية (Carlot, 2013)، وبذلك مكتب السياحة مسؤول مسؤولية شخصية عن جميع الالتزامات الناشئة عن عقد الرحلة السياحية ومسؤول عن كل إخلال قام به المتعهد بالخدمة، وبالتالي شدّدت مسؤولية مكاتب السياحة بعد أن كانت تلتزم ببذل عناية الرجل العادي بوصفها وكالة مأجورة، وفي هذا الاتجاه ذهب قرار محكمة النقض الفرنسية رقم 16370-98 المؤرخ في 15 جانفي 1991 والذي جاء فيه أن وكالة السفر التي تنظم الإقامة في فندق، لها نفس مسؤولية صاحبه الذي اختارته في تنفيذ عقد السفر (Juricaf, 1989).

والقضاء الفرنسي رفع مستوى التزام وكالات السياحة، حيث قضى بمسؤولية الوكالات السياحية في حالة عدم تحققها من أن مؤسسات النقل توظف سائقين ليس لديهم تأمين والخبرة الكافية (Rousseau-Houle, 1983, p. 662)

الفرع الثالث: نطاق المسؤولية وحدودها:

أولا- نطاق مسؤولية الناقل البحري وحدودها:

إن تحديد مسؤولية الناقل البحري ليس بهذه السهولة لأن الضرر قد يقع على متن السفينة أو خارجها.

1-مسؤولية الناقل البحري عن سلامة وأمن الركاب تسري خلال مرحلة تنفيذ عقد النقل:نصت المادة الأولى فقرة 05 من معاهدة بروكسل المؤرخة في 1971/04/29 (معاهدة بروكسل ، 1971)التي لا تنطبق إلا على النقل البحري الدولي، ونطاقها يمتد إلا في مرحلة تنفيذ عقد النقل وهي الفترة التي يكون فيها الراكب على ظهر السفينة وكذلك عمليتا ركوبه ونزوله (عدلي ، 2007، صفحة 127)، لذلك فإن النظام الخاص بمسؤولية الناقل البحري في الاتفاقية يستمر بالسريان خلال هذه المرحلة، ولكن لا يتضمن الفترة التي يكون فيها السائح في محطة بحرية أو على رصيف أو أي مبنى آخر في الميناء. وطبقا للنص المشار إليها سابقا من الاتفاقية المذكورة، التزام الناقل بضمان سلامة المسافر يبدأ من لحظة صعوده إلى متن السفينة وينتهي بنزوله منها، أي ان الناقل يكون مسؤولا عن أي ضرر يلحق السائح أثناء تواجده على متن السفينة، وفي اثناء عمليات الصعود والنزول منها، بحيث لو أصيب المسافر والسائح بضرر من جراء حادث وقع خلال هذه الفترة أمكن مساءلة الناقل البحري طبقا لاتفاقية بروكسل، كذلك تسري أحكام المعاهدة وفقا للنص السابق ذكره في فترة نقل المسافر من رصيف الميناء إلى السفينة إذا كانت السفينة تبعد عن الرصيف وكان هذا النقل قد تم بمعرفة الناقل كأن يضع قوارب معينة تحت تصرف الركاب لنقلهم (عدلي ، 2007، صفحة 128). بالمقابل لا تخضع العمليات لسابقة أو التالية من عمليات التسجيل أو سحب الأمتعة، أو حدوث الضرر أثناء توقف السفينة في ميناء معين أثناء الرحلة البحرية ونزل الراكب لقضاء بعض حاجياته الشخصية أو التنزه في الميناء، فإن أحكام معاهدة اتفاقية بروكسل لا تنطبق، و تسري في شأن مسؤولية الناقل البحري أحكام القانون الوطني، الذي ذهب في نفس الاتجاه، حيث نصت المادة 842 من القانون البحري والتي جاء فيها: <<يعد الناقل مسؤولا عن الضرر المؤدي للوفاة والاصابات الجسمانية للراكب، وكذلك الضرر المسبب لأمتعته إذا كان الفعل المولد للضرر قد وقع خلال عملية النقل وله علاقة بالملاحة أو استغلال السفينة أو جراء خطأ او إهمال الناقل أو مندوبيه خلال القيام بأعمالهم >>.

2- مسؤولية الناقل البحري عن القرصنة والأعمال الإرهابية:

إن عدد عمليات الاختطاف في البحر في ارتفاع مستمر، حيث سجل المكتب البحر ي الدولي في سنة 2015 م، 264 هجوم على السفن، و27 رهينة، 14 جريحا، و14 قتيلا، وتحويل مسار 4 سفن (GARCIA CACERES, 2018). ويجب التميز في هذا المقام بين القرصنة والأعمال الإرهابية من حيث الغرض، فإذا كانت الأولى أغراضها خاصة (المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، فإن الثانية أغراضها سياسية أو إرهابية.

وتجدر الإشارة أن أعمال القرصنة في بداية الأمر اعتبرت قوة قاهرة، لكن مع التطورات التكنولوجية الحديثة، أصبح ممكن توقعها، وبهذا على الناقل أخذ الإجراءات اللازمة والتدابير الكافية لتفادي مواجهة القراصنة، ومن التطبيقات القضائية التي ذهبت في نفس التوجه قضية السفينة Force Tiger، حيث أن الناقل لم يعف من المسؤولية بسبب أعمال القرصنة، لأن مدونة السفينة لاتكفي لإثبات هجوم من القراصنة، وكان على الناقل اتخاذ إجراءات إضافية لأجل تفادي هذا النوع من الهجوم، خاصة أنه يعلم بوجوده في منطقة خطيرة أين ثبتت أعمال القرصنة والسرقة في أعالي البحار كولومبو (Adil, 2009, p. 149)

وذهب جانب من الفقه الأمريكي في الحديث عن ضرورة إعلام الركاب والمسافرين بخطر احتمال حصول حادث إرهابي، لكي يتمكن من اتخاذ القرار المبني على رأيه، إذا كان سيستمر في الرحلة السياحية، أو الغاء السفر من أساسه (هوزان ، 2004، صفحة 17).

وأمام تنامي جريمة القرصنة والأعمال الإرهابية التي باتت تشكل تهديدا لجميع الدول ونظرا لانتشارها واتساع نطاقها، سعت المنظمة الدولية للملاحة البحرية لاتخاذ التدابير المناسبة للحيلولة دون ارتكاب هذه الجرائم من خلال اعتماد اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المؤرخة في مارس 1988، حيث يعتبر اختطاف السفينة الإيطالية أكيلي لاورو بميناء الإسكندرية بمصر في 07 أكتوبر 1985 سببا في إصدار الجمعية العامة للأمم المتحدة اللائحة رقم 40/61 في 09 ديسمبر 1985، تدعو فيها المنظمة الدولية للملاحة البحرية إلى دراسة مشكلة الإرهاب الذي يقع على السفن المدنية لاقتراح التوصيات اللازمة لمواجهة هذه الظاهرة.

وتجدر الإشارة أن الاتفاقية تم تعديلها بموجب بروتوكول لندن في 14 أكتوبر 2005، وصادقت عليها الجزائر في 03 نوفمبر 2010 (المرسوم الرئاسي10-272، 2010)، لكن هذه الاتفاقية لم تضف الجديد بشأن مسؤولية الناقل البحري في حالة الاختطاف أو أعمال الإرهابية أو القرصنة، وإنما أقرت نصوصا تجرم عمليات القرصنة، و أرست مبدأ الولاية الجنائية الدولية أي الاختصاص العالمي للعقاب. (http://www. moqatel com/openshare/Behoth/Siasia2/QrsnaBhria/sec10. doc_cvt. ht

والمشرع الدولي في اتفاقية بروكسل لعام 1961 المصادق عليها من الجزائر (الأمر73-02، 1973)، أكد على التزام وضع السفينة صالحة للملاحة ومجهزة والتزام الناقل ببذل الجهد اللازم لجعل السفينة وإبقائها صالحة للملاحة ومجهزة بشكل مناسب وبالتسليح والتجهيز والمؤونة على النحو الذي يساعد على تحقيق نتيجة وهي إيصال المسافرين سالمين إلى المكان المقصود، وهذه الاحكام تم نقلها في القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 841 منه: يتعين على

الناقل أن يحفظ السفينة في حالة صالحة للملاحة وأن يزودها بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة للسفر المقصودة وأن يتخذ الإجراءات الازمة لتأمين سلامة الركاب.

وفي إطار اتخاذ الإجراءات اللازمة لتأمين سلامة الركاب والبضائع، صدر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت الميناءية وإنشاء الهيئات التابعة، تعتمد تدابير وقائية لمواجهة الأعمال غير المشروعة سواء كانت أعمال إرهابية أو قرصنة، حيث ألزم المرسوم في المادة 04 منه على مؤسسات النقل البحري تعيين عون أمن السفينة لتقديم وتنفيذ خطة أمن السفينة. ويقصد بخطة أمن السفينة الخطة القائمة لضمان تطبيق تدابير ضرورية على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها، أو الحمولة أو آليات نقل البضائع، أو مؤن السفينة، أو السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية، ووضع التجهيزات المطلوبة (الإنذار الأمني، جهاز الإضاءة الخارجية عندما تكون السفينة بالرصيف أو بالإرساء ومراقبة المداخل).

من جانب آخر قد يسعى الناقل البحري إلى تخفيف مسؤوليته أو الاعفاء منها بتضمين العقد حالات ومنها خطر القرصنة تعفيه من المسؤولية، فما هو موقف المشرع الجزائري من هذه الحالات.

3- حالات تخفيف مسؤولية الناقل البحري والاعفاء منها:

أعفى المشرع الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها إذا أثبت بأن خطا أو إهمال الراكب قد سبب وفاته أو إصابته الجسمانية وفقدان أمتعته أو أضرارها أو ساهم في ذلك، جاز للمحكمة المختصة إبعاد مسؤولية الناقل أو تخفيفها (المادة 847 من القانون البحري)، لكن يسقط حق الناقل من الاستفادة من الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كانت نتيجة إهماله بتعمد لإحداث الضرر أو كان متيقنا من حدوثه (المادة 849 من القانون البحري).

من جانب آخر، لم ينظم القانون البحري الجزائري أحكاما في شأن الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري وجزائها، مكتفيا بالإحالة على الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها متى يكون النقل دوليا باستثناء المادة 825 التي لا تجيز أن يطبق في الجزائر القانون الذي يتضمن أحكام أقل منفعة للمسافر.

وبالرجوع لأحكام المادة 09 من الاتفاقية الدولية لتحديد بعض القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا والمبرمة في 29 أفريل 1962 بمدينة بروكسل والمصادق عليها من قبل الجزائر، تبين أنه يعد باطلا وعديم المفعول، كل اشتراط تعاقدي تم إبرامه قبل الحادث المولد للضرر ويرمي إلى إعفاء الناقل من مسؤليته اتجاه المسافر أو ذوي الحقوق، أو إلى تحديد يقل عما جرى تحديده في هذه الاتفاقية، أو إلى قلب الاثبات الذي يقع على الناقل، أو ينص على وجوب رفع نزاعات التحكيم أو لمحكمة معينة.

ثانيا- نطاق مسؤولية الوكالة السياحية البحرية وحدودها:

لكي تتحقق مسؤولية الوكيل السياحي، يجب أن يرتبط ويتصل أداء الخدمة بالعقد كأن يتم الإشارة له في الورقة الدعائية التي تحمل عنوان الوكالة وشعارها أو أن الأداء الخدماتي تم إحلاله محل أداء آخر منصوص عليه في العقد (محجوب علي ، القديري علي ، 2019).

بالمقابل، الخدمة التي تم طرحها أثناء توقف السفينة خلال الرحلة البحرية السياحية و سداد مقابلها منفصلا عن الأداءات الأصلية المدونة في العقد، لا تدخل في نطاق تطبيق المسؤولية الموضوعية الملقاة على كاهل وكالة السياحة والسفر. وتطبيقا لذلك قررت محكمة النقض الفرنسية عدم قيام مسؤولية الوكالة السياحية في قضية إصابة زبائن خلال رحلة عربة قطار تم اقتراحها بصفة اختيارية خارج عقد الرحلة السياحية، وتسديدها مباشرة لمقدمي خدمات محليين (Juricaf, 2009).

وبخصوص إعفاء الوكالة من المسؤولية، قرار السلطات الألمانية بغلق المجال الجوي دون إعذار مسبق يشكل أمرا غير متوقع يعفي الوكالة من مسؤوليتها (Doctrine, 2011)، وفي نفس الاتجاه تعفى الوكالة من المسؤولية في حالة انفجار بركاني مما يضفى عليه وصف القوة القاهرة، مع إمكانية تسديد الوكالة مصاريف الإقامة الإضافية بسبب الحظر من التنقل (Légifrance, 2012).

خاتمة:

يتبين من هذه الدراسة أن هناك جهدا على المستوى الدولي لحماية السائح في مجال الرحلات السياحية البحرية، لكن يجب الاعتراف أنه لا يرقى للحماية المقررة للركاب في المجال الجوي. أما على المستوى الوطني، يظهر الجهد من خلال علاقة السائح بالوكالة السياحة في حالة مبادرتها بتنظيم الرحلة السياحية البحرية، حيث ألقى على عاتقها التزام بضمان السلامة الزبون، وقيام مسؤوليتها بقوة القانون عن كل ضرر يلحقه سواء بفعلها أو بفعل تابعيها أو بفعل مزودي الخدمة المحليين الذين تعهد إليهم بتنفيذ البرنامج السياحي كليا أو جزئيا، حيث تكون وكالة السياحة مسؤولة عن فعل هؤلاء

مسؤولية عقدية، ولا تستطيع الوكالة دفع مسؤوليتها في مواجهة السائح إلا بإثبات أن الضرر من فعل هذا الأخير، أو لقوة قاهرة، ومن ثم لاتعفى الوكالة عن المسؤولية أو الحد منها، وهي ملزمة بتعويض الضرر دون تحديد لسقف معين.
وإن كانت الأحكام السابقة في مصلحة السائح، فقد لفت انتباهنا أن السائح البحري في مركز قانوني ضعيف في حالة أن منظم الرحلة السياحية البحرية يمتلك سفينة أو يكون مجهزا أو ناقلا، لأن القانون البحري الجزائري لم ينظم نصوصا خاصة بعقد الرحلة البحرية السياحية، حيث يخضع للنظام القانوني الخاص للناقل البحري للركاب، من حيث التزاماته ومسؤوليته.
والخضوع للنظام القانوني الخاص للناقل البحري للركاب، يجعل قواعد المسؤولية تتسم بالقصور القانوني، لأنه في حالة وقوع ضرر للسائح أو الزبون، فهنا سيواجه صعوبة لأن الضرر يجب أن يرتبط باستغلال السفينة أو الملاحة البحرية، وقيام مسؤولية الناقل بمناسبة خطأ الناقل أو تابعوه أو الأضرار الناتجة عن استغلال السفينة أو الملاحة البحرية محددا زمنيا يتراوح بين صعود ونزول السائح من السفينة، أي خلال فترة سريان عقد النقل البحري. وبذلك إذا وقع ضرر خارج السفينة أو أثناء توقف السفينة في الموانئ أولا علاقة لها بالملاحة البحرية أو استغلال السفينة، فهنا المتضرر لا يمكنه إقرار حقه.
كما أن مسؤولية الناقل البحري تشمل الضرر الجسماني أو الوفاة (المادة823 من القانون البحري) دون الضرر الأدبي أو المادي الذي قد يتكبّده السائح جراء المستشفيات والإصابة الجسمانية. يرافقه أن مبالغ التعويض زهيدة بشكل مجحف بمصلحة المضرور. فقد حددت اتفاقية بروكسل لعام 1961 في المادة السادسة المصادق عليها من قبل الجزائر – والتي تجاوزها الزمن - سقف مسؤولية الناقل بالنسبة للوفاة والاصابة الجسمانية، وبالتالي قصور النصوص البحرية الجزائرية الحالية من حيث التعويضات المستحقة.
ويمكن الاستئناس بالتجربة الفرنسية في مجال تنظيم مسؤولية منظمي الرحلات السياحية البحرية، إذ أمام تعدد الخدمات المقدمة للزبائن، يتزاحم تطبيق قانون 18 جوان 1966 الذي ينظم مسؤولية الناقل البحري، وقانون 13 جويلية 1992 المتضمن تطبيق قانون السياحة على النقل البحري وبالتالي ارتفاع مستوى توقعات حماية السائح لأن قانون المستهلك هو الذي يسري في حالة أن الخدمات لا علاقة لها بالملاحة البحرية أو لا تتم على ظهر السفينة.
ويمكن الاستئناس بالتعليمة الأوربية المؤرخة في 23 أفريل 2009 المتعلقة بمسؤولية الناقل في الحوادث، والتي صدرت كرد فعل عن اتفاقية أثينا التي لا تغطي إلا الأضرار المادية، ومن ثمة تغطية كل الأضرار.
لكن هذا الاستئناس يجب أن يؤخذ بحذر، لأن النظام الحالي يوحي بتعدد القوانين، وانعدام توحيد القواعد المطبقة يضر بالأمن القانوني للسائح المسافر الذي يرغب في الحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقه، ولا يعرف معرفة دقيقة القانون الذي يحمي مصالحه.
ونظرا لوجود أنظمة متباينة لمسؤولية الناقل وغياب التطبيق الكامل لقانون المستهلك، ينتهي الأمر في غالب الأحيان بمعاملات لا تفيد الضحايا دائما (Le Gros , 2013, p. 395).

من بين الاقتراحات:

-استحداث تشريع خاص بمهنة منظمي الرحلات السياحية البحرية والمسؤولية المدنية فيها.
- إعادة النظر في القانون البحري الجزائري بما يتماشى مع تنمية السياحة البحرية من خلال تنظيم عقد الرحلة السياحية البحرية، وحماية السائح لأنه مستهلك بالدرجة الأولى، وهو أمر يستقيم وتطور مجال السياحة والحاجة المستمرة لتحديث أحكامه.
- التشديد من مسؤولية الناقل البحري (مالك السفينة أو مجهزها أو مستأجرها) في حالة تنظيم الرحلات السياحية البحرية، من خلال الإقرار بمسؤليته بقوة القانون عن كل ضرر يلحق بالسائح سواء بفعله أو فعل تابعيه إلا في حالة خطأ السائح أو القوة القاهرة.
-تعديل القانون البحري الجزائر من خلال تغطية كل الأضرار، سواء كان في حالة الوفاة أو الإصابة الجسمانية لا سيما كل ضرر مادي أو أدبي.
-إفراد مادة في القانون البحري الجزائري، لتحديد طبيعة إلتزام منظم الرحلة السياحية البحرية بجعله التزاما بتحقيق نتيجة.
-إفراد المشرع الجزائري أحكام مستفيضة في شأن الشروط الاتفاقية المعفية أو المحدد لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين، والاجدر التنصيص على الشروط الاتفاقية المعفية أو المحددة لمسؤولية الناقل البحري للمسافرين في مادة أو أكثر وترتيب الجزاء المتضمن على تضمينها في عقد النقل، كما فعل المشرع المصري في المادة 260 من قانون التجارة البحرية، وهذه المادة تقرر البطلان المطلق لكل اتفاق تم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عن الضرر.

-تعديل قانون حماية المستهلك الجزائري، لأن السائح يدرج ضمن مفهوم المستهلك في هذا القانون، فالسائح يحصل على خدمة إشباعا لحاجياته الشخصية (المادة 03 من قانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش) وسبب التعديل أن أغلب أحكامه لاتتماشى مع الخدمات في مجال الضمان والرقابة الممارسة على المنتوجات، كما أن التدابير التحفظية لا يمكن تطبيقها على الخدمات، لا سيما تعديل المرسوم التنفيذي 13-378 المتعلق بتحديد الشروط والكيفيات المتعلقة بإعلام المستهلك والذي لم ينص على التزام المتدخل بنصيحة المستهلك والالتزام بالتحذير من المخاطر لعدم امتلاكه للمعرفة والدراية مما يعد قصورا في حمالة هذا الأخير.

الاستئناس بالتوجيهة الأوربية رقم 2302 لسنة 2015، التي اهتمت بحقوق السائح المسافر، وبخاصة السائح الذي يتلقى هذا النوع من الخدمات، حيث أن المنظم عليه التأكد من استقبال الزبون رابطا يُوجِّهه على نموذج معلومات مرفق بالتوجيهة الأوربية يشير إلى عرض باقة سياحية ويشرح فيه حقوقه الأساسية، لاسيما حماية السائح في إطار إدماج أداء الرحلة المرتبط (la prestation de voyage liée)، وهي تشمل خدمات السفر التي تم شرائها من مختلف المهنيين بموجب عقود منفصلة، لكنها ذات صلة، حيث تتحقق الصلة عندما تختار بشكل منفصل وتدفع بشكل منفصل في نقطة بيع واحدة في نفس الوقت، خدمتا سفر مختلفتان ؛ أو عندما يتم توجيهك تحديدًا لشراء خدمة سفر أخرى في غضون 24 ساعة (Eur -Lex, 2015)، وقد تم استحداثه لمواجهة تسوق المستهلك الأداء سياحي من خلال موقع على الانترنتت، يحيل بموجبه الموقع الأول على موقع مشارك يقدم الأداء المكمل خلال 24 ساعة اللاحقة للشراء الأول، ودون نقب بيانات المستهلك. (نادر م.، 2019، صفحة 165).

المراجع باللغة العربية:

النصوص القانونية والتنظيمية:

الأمر73-02. (30 جانفي , 1973). المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوجيد القواعد المتعلقة بنقل المسافرين بحرا والاتفاقية الاضافية الموقعتين في بروكسل في 29 أفري 1961. الجزائر، الجريدة الرسمية.

الخاصة بنقل الركاب معاهدة بروكسل (29 أفريل, 1971). الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بنقل الركاب بطريق البحر والبروتوكول الملحق بها. بروكسل، بلجيكا.

الأمر 76-80. (23 10, 1976). المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم. الجزائر: الجريدة الرسمية.

-المرسوم الرئاسي10-272. (نوفمبر 03, 2010). المتضمن تصديق الجزائر على بروتوكول 2005 لاتفاقية الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. الجزائر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية.

الكتب والدوريات:

خالد أمير عدلي. (2007). عقد النقل البحري في ضوء التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأراء الفقه. الاسكندرية، جمهورية مصر العربية: دار المطبوعات الجامعية.

دلال يزيد. (30 12, 2018). الحماية القانونية للسائح في ضوء عقد السياحة. (جامعة تيسمسيلت، المحرر) مجلة المعيار، 5(09)، الصفحات 155-174.

عبد المحسن عبد الله هوزان. (2004). المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب -دراسة مقارنة. العراق.

محجوب علي، القديري علي. (12 06, 2019). الالتزام بضمان السلامة في عقد السياحة - دراسة تحليلية مقارنة بين القانون القطري والقانون الفرنسي. (دار نشر جامعة قطر، المحرر) المجلد 2019، الصفحات 41-82.

محمد ابراهيم نادر. (26 07, 2019). عقد الرحلة البحرية السياحية - دراسة تحليلية ومقارنة من منظور القانون القطري. (دار نشر جامعة قطر، المحرر) المجلة الدولية للقانون(عدد خاص)، الصفحات 128-170.

محمد إبراهيم نادر. (29 06, 2019). عقد الرحلة السياحية -دراسة تحليلية ومقارنة من منظور القانون القطري. (دار نشر جامعة قطر) المجلة الدولية للقانون، المجلد 2019، الصفحات 129-170.

محمد إيمان نابوش. (12 جوان, 2018). الحماية القانونية للسائح في عقود باقات الرحلات السياحية في القانون الإماراتي. (جامعة الشارقة) مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، 16(02)، الصفحات 67-92.

ناشد، ادوارد ناشد. (مارس, 2018). دعم سياحة الياخت للاستثمارات البحرية. (جامعة المسيلة،) مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، الصفحات 127-135.

المراجع باللغة الفرنسية:

Adil, H. (2009, Décembre). Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de Marchandise sous connaissement:un échec. 1-350. Montréal, CANADA: Université de Montréal.

Choquet, A. (2009). Le cadre juridique des activités touristiques et non gouvernementales en Antarctique. (O. E. Journals, Éd.) TEOROS ?Revue de recherche en tourisme, pp. 61-69. Récupéré sur http://journals. openedition. org/teoros/408

Doctrine. fr. (1982). Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 27 janvier 1982, 80-13. 600. Récupéré sur https://www. doctrine. fr/d/CASS/1982/JURITEXT000007009128

Eur -Lex. (2015, Decembre 11). Directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE. Récupéré sur Acess to European Law: https://eur-lex. europa. eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1524660800341&uri=CELEX%3A32015L2302

Jourdain, patrice. (s. d.). La responsabilité de l'agence de voyages est objective, même si l'obligation du prestataire n'est que de moyens. Récupéré sur https://actu. dalloz-etudiant. fr/fileadmin/actualites/pdfs/JANVIER2012BIS/RTDciv2006-329. pdf

Le Fébvre, G. (1990). L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement. Les Cahiers de droit, 31(1), pp. 81-123. doi: https://doi. org/10. 7202/043002ar

Carlot, J. F. (2013, Décembre 14). Responsabilité des Agences de voyages. Récupéré sur wwww. JURILIS. fr: http://www. jurilis. fr/jfcvoy. htm#:~:text=%C3%A0%20ses%20clients-,Civ. ,des%20conditions%20de%20s%C3%A9curit%C3%A9%20suffisantes.

De Tugny, D. (2013, Avril 24). Avis des tribunauux: la responsabilité des voyagistes. Récupéré sur Le figaro. fr: http://leparticulier. lefigaro. fr/jcms/pp1-1523340/avis-des tribunaux-la responsabilité-des -voyagistes

Doctrine. (2009, Janvier 23). Cour d'appel de Paris, n° 06/14472. Récupéré sur Doctrine Toute l'information juridique. : https://www. doctrine. fr/d/CA/Paris/2009/SKC3D49F5D418D20C671C9#decision-table-of-contents-4

Doctrine. (2011, Mars 31). cour d'appel de paris ,pole 5 - chambre 5 , n°09/01002. Récupéré sur Doctrine , toute l'information juridique: https://www. doctrine. fr/d/CA/Paris/2011/R73B82EFA16436B9D29B4

Doctrine. fr. (2012). Cour d'appel de Paris, Pôle 2 - chambre 2, 20 janvier 2012, n° 10/15715. Récupéré sur Doctrine ,1ere plate forme d'information juridique: https://www. doctrine. fr/d/CA/Paris/2012/RFACA7BBF11EF40E30BED

EUR-Lex. (1990, 06 23). Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. Récupéré sur journal officiel des Communautés européennes ,n°L158/59: https://eur-lex. europa. eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A31990L0314

EUR-Lex. 28)Mai , 2009(. Règlement (CE) n o 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE تم الاسترداد من .(Acess to European Union Law: https://eur-lex. europa. eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32009R0392

EUR-Lex. (2010, décembre 07). Affaires jointes C-585/08 et C-144/09 Peter Pammer. Récupéré sur L'accès au droit de l'union européene: https://eur-lex. europa. eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62008CJ0585#

Furlanetto, G. (2014, 11 26). L'essor contemporain de la croisière maritime. : Enjeux et politiques dedéveloppement dans les villes portuaires de la rangée nord-européenne. Histoire. 1-396. Havre, France: Université du Havre.

GARCIA CACERES, D. (2018, 10 31). PIRATERIE ET/OU TERRORISME MARITIME ? Récupéré sur Programme -Human Sea -Rendre la Mer Humaine: https://humansea. hypotheses. org/1356#_ftnref3

ILKe, K. (2014-2015). La responsabilité de l'organisateur de transport. Memoire pour l'obtention du master 2 Droit Maritime et des transports. Marseille , France: Université d'Aix Marseille.

Juricaf. (1989, Mars 24). Cour de cassation, Chambre civile 1, 15 janvier 1991, 89-16370. Récupéré sur La jurisprudence francophone des cours suprêmes: https://juricaf. org/arret/FRANCE-COURDECASSATION-19910115-8916370

Juricaf. (2009, Juin 11). France, Cour de cassation, Chambre civile 1, n° 08-15906. Récupéré sur La jurisprudence francophone de la cour supréme: https://juricaf. org/arret/FRANCE-COURDECASSATION-20090611-0815906

Le Gros , C. (2013, Avril - Juin). À PROPOS DE L'AFFAIRE DU COSTA CONCORDIA: LES MÉANDRES DES SOURCES APPLICABLES À LA RESPONSABILITÉ CIVILECONTRACTUELLE DU TRANSPORTEUR DE PASSAGERS PAR VOIE MARITIME. « Revue critique de droit international privé », 02(02), pp. 395-423. Récupéré sur https://www. cairn. info/revue-critique-de-droit-international-prive-2013-2-page-395. htm

Legifrance. (1966, Avril 26). Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 26 avril 1966, Publié au bulletin. Récupéré sur Republique Francaise , le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000006972188

Legifrance. (1970, octobre 27). Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 27 octobre 1970, 69-11. 185, Publié au bulletin. Récupéré sur le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000006982168

Legifrance. (1989, Mars 07). Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 7 mars 1989, 87-11. 493, Publié au bulletin. Récupéré sur Légifrance le service public de la diffusion de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000007022433/

Légifrance. (2003, Juin 04). Cour d'appel de Colmar , du 4 jui, 2003 , 98/06525. Récupéré sur Le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000006942815/

Legifrance. (2005, octobre 18). Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 18 octobre 2005, 02-16. 046, Publié au bulletin. Récupéré sur le service de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000007052731/

Légifrance. (2005, Septembre 20). Cour de Cassation, Chambre criminelle, du 20 septembre 2005, 04-86. 399, Publié au bulletin. Récupéré sur Légifrance , le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000007069862/

Legifrance. (2011, décembre 15). Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 15 décembre 2011, 10-10. 585, Publié au bulletin. Récupéré sur legifrance ,le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000024987532/

Légifrance. (2012, Mars 08). Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, n° 10-25. 913. Récupéré sur légifrance , le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000025471662

Légifrance. (2013, 01 16). Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 16 janvier 2013, 11-28. 881, Inédit. Récupéré sur le sevice public de la diffussion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000026959968/

légifrance. (2014, Juin 18). Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 13-11. 898, Publié au bulletin. Récupéré sur Légifrance: service public de la diffusion: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000029115017

Légifrance. (2015 , Avril 09). Cour de cassation, civile, Chambre civile,n° 14-15. 720 14-18. 014, Publié au bulletin. Récupéré sur Légifrance le service de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000030469979

Légifrance. (2015, Avril 16). Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 14-13. 440. Récupéré sur Légifrance: le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/juri/id/JURITEXT000030496261/

Légifrance. (2017, Décembre 20). Code du tourisme. Récupéré sur le service public de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/codes/article_lc/LEGIARTI000036242689/

Légifrance. (2019, Mai 22). Code du tourisme. Récupéré sur Légifrance , le service de la diffusion du droit: https://www. legifrance. gouv. fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074073/LEGISCTA000006128526/#LEGISCTA000020897226

Rousseau-Houle, T. (1983). La responsabilité des agences de voyages: les tendances de la jurisprudence récente. Les cahiers de droit, 24(03), pp. 643-671. doi:https://id. erudit. org/iderudit/042562ar

UNWTO. (2020). convention cadre relative à l'ethique du tourisme. Récupéré sur Organisation mondiale du tourisme: https://www. e-unwto. org/doi/pdf/10. 18111/9789284421718