

OPEN ACCESS

Submitted: 29/06/2019

Accepted: 26/07/2019

مقالة بحثية

عقد الرحلة البحرية السياحية – دراسة تحليلية ومقارنة من منظور القانون
القطري

نادر محمد إبراهيم

أستاذ القانون التجاري والبحري، كلية القانون، جامعة قطر

nibrahim@qu.edu.qa

ملخص

من المتوقع نمو عقود الرحلات البحرية السياحية في قطر، وهذه العقود متباينة من حيث الطبيعة القانونية، وهي بصفة عامة تصنف بين تنظيم الرحلات، والوساطة في ذلك. ويشير القانون المقارن إلى الحاجة إلى تشريع خاص لحماية السائحين في تلك العقود. ويقوم هذا البحث بالتحليل النقدي لأوجه عدم كفاية القانون القطري، الواجب التطبيق على عقود الرحلة البحرية السياحية، متتبعاً إلى الحاجة إلى تشريع قطري جديد حول عقود الرحلات السياحية بصفة عامة، مع إضافة نصوص خاصة في التقنين البحري لأجل عقد الرحلة البحرية السياحية، فضلاً عن انضمام دولة قطر إلى الاتفاقيات البحرية المعنية، وبخاصة اتفاقية أئينا لعام 1974-2002، واتفاقية لندن للمطالبات البحرية 1976-1996.

الكلمات المفتاحية: عقد الرحلة السياحية البحرية، تنظيم الرحلة، الوساطة في الرحلة المنظمة، المسؤولية المدنية في عقود الرحلات، نقل الركاب بحرًا

لاقتباس: محمد إبراهيم ن.، "عقد الرحلة البحرية السياحية – دراسة تحليلية ومقارنة من منظور القانون القطري"، المجلة الدولية للقانون، المجلد 2019، العدد الخاص بمؤتمر "القانون في مواكبة النشاط السياحي: محدداته وآفاقه"

<https://doi.org/10.29117/irl.2019.0083>

© 2020، محمد إبراهيم، الجهة المرخص لها: دار نشر جامعة قطر. تم نشر هذه المقالة البحثية بواسطة الوصول الحر ووفقاً لشروط Creative Commons Attribution license CC BY 4.0. هذه الرخصة تتيح حرية إعادة التوزيع، التعديل، التغيير، والاشتقاق من العمل، سواء أكان لأغراض تجارية أو غير تجارية، طالما ينسب العمل الأصلي للمؤلفين.

Research Article

The Contract of Touristic Sea Travel - A comparative and analytical study from the perspective of Qatari law

Nader M. Ibrahim

Professor of Commercial and Maritime Laws, College of Law, Qatar University

nibrahim@qu.edu.qa

Abstract

Contracts of sea touristic travel are expected to grow in Qatar. These contracts vary in legal nature and are generally classified between organized travel and the intermediary thereof. Comparative law indicates the need of specific legislation to protect tourists in these contracts, especially in sea tourism. This research critically analyzes the aspects of inadequacy of Qatari law, applicable to contracts of sea touristic travel, concluding to the need of a new Qatari legislation for touristic contracts in general, in addition to specific provisions in the Maritime Code for the contract of sea touristic travel, and accession to relevant Maritime Conventions, namely Athens Convention 1974-2002, and London Maritime Claims Convention 1976-1996.

Keywords: Contract of touristic sea travel; Organized travel; Intermediary of organized travel; Civil liability in travel contracts; Sea carriage of passengers

للاقتباس: محمد إبراهيم ن.، "عقد الرحلة البحرية السياحية - دراسة تحليلية ومقارنة من منظور القانون القطري"، المجلة الدولية للقانون، المجلد 2019، العدد الخاص بمؤتمر "القانون في مواكبة النشاط السياحي: محدداته وآفاقه"

<https://doi.org/10.29117/irl.2019.0083>

© 2020، محمد إبراهيم، الجهة المرخص لها: دار نشر جامعة قطر. تم نشر هذه المقالة البحثية بواسطة الوصول الحر ووفقاً لشروط Creative Commons Attribution license CC BY 4.0. هذه الرخصة تتيح حرية إعادة التوزيع، التعديل، التغيير، والاشتقاق من العمل، سواء أكان لأغراض تجارية أو غير تجارية، طالما ينسب العمل الأصلي للمؤلفين.

مقدمة

يُصنّف قطاع سياحة الرحلات البحرية في دولة قطر من ضمن أحد ستة قطاعات سياحية، تُركّز عليها الاستراتيجية الوطنية القطرية للسياحة، للأعوام 2018-2023¹، وتنفيذاً لهذه الاستراتيجية، تشهد دولة قطر تحديداً في تشريعاتها المعنية بالسياحة، وعلى رأس ذلك يأتي قانون السياحة، الصادر بالقانون رقم (20) لسنة 2018²، والذي ألغى قانون السياحة السابق عليه، والصادر في العام 2012. إنه التطوير الذي اشتمل أيضاً على تحديث نظام الإشراف الإداري القائم على السياحة في دولة قطر، وبخاصة إلغاء الهيئة العامة للسياحة في العام 2018، ليحل محلها المجلس الوطني للسياحة³.

وعلى الرغم من طموحات دولة قطر في مجال السياحة البحرية، إلا أن القانون البحري القطري، والصادر بالقانون رقم (15) لسنة 1980⁴. لم يتضمّن نصوصاً خاصة بعقد الرحلة البحرية السياحية، كما لم ينظم قانون السياحة الجديد عقد الرحلة السياحية بصفة عامة.

ويُعرّف البعض عقد السياحة، بأنه: "العقد الذي يُبرم بين طرفين، أحدهما محترف (وكالة السياحة)، والآخر غير محترف (العميل)، يلتزم بمقتضاه الطرف الأول بتقديم خدمات السياحة لقاء مقابل من الطرف الثاني، سواءً بناءً على تنظيم مسبق من وكالة السياحة أم بناءً على اقتراح من العميل"⁵. وبذلك فإن عقد الرحلة البحرية السياحية يتحقّق، عندما تشتمل الخدمات السياحية نقلاً بموجب سفينة⁶.

والجدير بالذكر أن منظمي ووسطاء الخدمات السياحية، يقومون بعملهم في الحياة العملية تحت مسمى "وكالات الرحلات" "Agences de voyages"، أو وكالات السفر والرحلات⁷، ويمكن إدراجهم في فئة "مكاتب السياحة"⁸، بالتطبيق لقانون السياحة القطري لعام 2018. علماً بأن دولة قطر كانت تُعرّف مسمى "مكاتب السفر والسياحة"، حيث كان ينظمها القانون رقم (7) لسنة 1982، والذي تمّ إلغاؤه بموجب قانون السياحة السابق لعام 2012.

وتدور مشاكل عقود السياحة - بصفة عامة - حول مبالغة منظمي تلك العقود بالوعود في باقة الخدمات السياحية، ذات السعر الإجمالي، بما يرفع من سقف توقعات العملاء؛ فإذا ما تمّ التنفيذ متواضعاً كثرت شكوى هؤلاء العملاء، وطلبهم برد مقابل ما لم ينفذ من خدمات الباقية. فضلاً عن

1 انظر: "قطر على خريطة السفن السياحية العالمية"، الوطن، 15/4/2019.

2 الجريدة الرسمية، العدد 19، 12 ديسمبر 2018.

3 والمنشأ بموجب القرار الأميري رقم (74) لسنة 2018 (الجريدة الرسمية، العدد 19، 12/12/2018).

4 الجريدة الرسمية، العدد 12، 1980.

5 نقلاً عن: أشرف جابر سيد، عقد السياحة - دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 137.

6 تُعرّف المادة 1 من القانون البحري القطري "السفينة" بأنها: "كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الربح...".

7 انظر حول هذه المسميات: عبد الفضيل محمد أحمد، وكالات السفر والسياحة من الواجهة القانونية، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1992، ص 6 و7.

8 انظر تعريف "المنشآت السياحية" ضمن المادة الأولى من قانون السياحة القطري لعام 2018.

كثرة تنصل المنظمين من المسؤولية الشخصية عن عدم أو سوء تنفيذ أداء يدخل في الباقية السياحية، وبخاصة عندما يكون المنوطُ به التنفيذ شخصاً آخر، حيث يحتج المنظمون بأنهم مجرد وكلاء، عن السائح، وبالتالي عدم مسؤولية المنظم عن التنفيذ بل مجرد حسن اختيار المنفذ. كما يغلب أن يستغل المنظمون انفرادهم في صياغة بنود العقد واندفاع عملائهم في التعاقد، بأن يقوموا بإدراج شروط تعسفية لصالح إعفاء المنظم من المسؤولية المدنية.

وحيث إن نسبة كبيرة من العملاء لا تُقبل على إبرام عقد الباقية السياحية بما يكفي من تروء، في ظل ظاهرة الاندفاع الاستهلاكي؛ فإنه كثيراً ما ينجو منظمو الرحلات السياحية بأنفسهم، على الرغم من عدم حصول السائح على ما وعدَّ به، لغموض الباقية أو مبالغتها، أو نظراً لوجود شرط الاعفاء من المسؤولية¹.

فإذا انتقلنا إلى عقد الرحلة البحرية السياحة، فإن المشكلة تزداد عمقاً، عندما لا يوفر القانون البحري الداخلي نظاماً ملائماً لهذا العقد، وعندما لا تكون الدولة منضمةً إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ونقص ذلك التي تتعلق بمسؤولية الناقل البحري للركاب، وحدود مسؤوليته². علمًا بأن دولة قطر ليست من الدول المنضمة إلى الاتفاقيات البحرية الدولية المتعلقة بالنقل البحري للركاب، وتلك المتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية.

وتتعلق مشكلة هذا البحث بالإجابة على التساؤل حول: مدى كفاية النظام القانوني القطري في حماية السائح في عقد الرحلة البحرية السياحية، وبالتالي، فإن المنهج الرئيس في البحث سيكون تحليلياً. ونظراً إلى عدم سابقة تناول موضوع البحث في الفقه والقضاء القطري، وحيث إن البحث يهدف إلى تطوير ما عليه النظام القانوني القطري، فإن المنهج الفرعي للبحث سيكون مقارناً، وذلك بما عليه تطور القانون في كل من: مصر³ وفرنسا⁴. وذلك فضلاً عن المقارنة بما عليه أحدث اتجاهات

1 مع ملاحظة أن نجاح شروط الإعفاء من المسؤولية يتطلب فضلاً عن عدم ثبوت الغش أو الخطأ الجسيم للمنظم، أن لا يتم تكييف عقده مع العميل على أنه نقل، ففي مجال النقل يغلب أن تُبطل تلك الشروط، بموجب الأحكام الآمرة لمسؤولية الناقل.

2 ونقصد بذلك الاتفاقيات الدولية التي تُحدّد الحد الأقصى للتعويض عن المطالبات البحرية، والتي يُطلق عليها "اتفاقيات حدود المسؤولية"، وعلى رأسها تقع اتفاقية لندن للمطالبات البحرية لعام 1976، وتعديلاتها.

3 انظر بوجه خاص: أشرف سيد، مرجع سابق؛ وعبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الجزء الثاني، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1997؛ وعبد الفضيل محمد أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق؛ وعدنان إبراهيم سرحان، "العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعملائها، الطبيعة القانونية والإبرام والتنفيذ والمسؤولية المدنية"، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 31، العدد 3، سبتمبر 2007، ص 395 - 468؛ ومحمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005؛ ومحمد كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007؛ ومحمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.

4 انظر بوجه خاص:

François Collart Dutilleul et Philippe Delebecque, *Contrats civils et commerciaux* (10^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2015); Georges Ripert et René Roblot, *Opérations bancaires et Contrats commerciaux* (Traité de droit des affaires, Tome 3, 18^{ème} édition, par Philippe Delebecque, Nicolas Binctin, et Lionel Andreu, sous le direction de Michel Germain, L.G.D.J., Paris, 2018); Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Droit maritime* (3^{ème} édition, L.G.D.J., Paris, 2016).

القانون الأوروبي، والاتفاقية الدولية لعقد الرحلة¹، والمبرمة في بروكسل في 23 / 4 / 1970، تحت رعاية معهد توحيد القانون الخاص "اليونيدروا" "UNIDROIT"، والتي دخلت في حيز النفاذ الدولي في 24 / 2 / 1976² والتي سوف نشير إليها على سبيل الاختصار لاحقاً "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970. علماً بأن دولة قطر ليست بطرف في هذه الاتفاقية.

وحيث إن القانون القطري لا يعرف عقداً مسمى يطلق عليه عقد الرحلة البحرية السياحية، فإنه قد يكون من المناسب البدء بتحديد طبيعة هذا العقد، من منظور القانون القطري والمقارن، تمهيداً للتحليل الناقد والمقارن للأحكام المنطبقة عليه في القانون القطري. وبذلك ينقسم هذا البحث إلى مبحثين: الطبيعة القانونية لعقد الرحلة البحرية السياحية (المبحث الأول)، ثم النظام القانوني لعقد هذه الرحلة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لعقد الرحلة البحرية السياحية

كما هو حال عقود الرحلات السياحية، بصفة عامة؛ فإن عقد الرحلة البحرية السياحية ينعقد بأحد أسلوبيين: أولاً توجيه إيجاب عام من مُنظّم الرحلة البحرية السياحية إلى الجمهور، بما يتضمّن هذا الإعلان من شروط الخدمة، فإذا تقدّم طالب الخدمة بطلب الاشتراك، تحقّق القبول، وانعقد العقد بالشروط المعلن عنها، وثانياً أن تتقدّم جماعة من السائحين إلى مُنظّم الرحلة البحرية تطلب منه تنظيم رحلة بأوصاف معيّنة، فيعرض هو سعراً لها، فإذا ما وافقت الجماعة، أو ممثليها، انعقد العقد أيضاً، ولكن هنا على شروط تطلب تلك الجماعة³.

ويلاحظ أن بعض الدول قد اختصت إبرام عقد الرحلة البحرية السياحية بقيد شكليّ، هو وجوب أن يقرن ذلك بالكتابة. وهو الوضع في مصر وفرنسا، مع ملاحظة غياب النص الخاص في دولة قطر، وبالتالي فإن عقد الرحلة البحرية السياحية في دولة قطر عقد رضائي⁴.

ويعاني عقد الرحلة البحرية السياحية من صعوبة في التكييف (qualification). ولا تُعدّ مشكلة تكييف عقد الرحلة البحرية السياحية أمراً خاصاً به، فهذه هي مشكلة تكييف عقد الرحلة السياحية بصفة عامة⁵ وتعود صعوبة تكييف هذا العقد إلى تنوع عناصر الباقية السياحية، وتعدّد أساليب تعهّد مورد الخدمة في تنفيذها⁶.

1 ويُطلق عليها بالفرنسية: "Convention internationale relative au contrat de voyage"، وعنها كان اختصار مسماها إلى: "CCV"، علماً بأنها تعرف - أيضاً بالإنجليزية - تحت عنوان: "International Convention on Travel Contracts".

2 فالدول المصادقة عليها وبالتالي المُطبّقة لها هي: الأرجنتين، وبلجيكا، والكاميرون، والصين، وبنين، وإيطاليا، وسانت مارن، والتوغو.

3 عبد الفضيل أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 442، ص 476.

4 علماً بأن الكتابة في عقد النقل البحري للركاب في دولة قطر مطلوبة للإثبات. المادة 168 من القانون البحري القطري.

5 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 15-40.

6 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 97، ص 80.

ولتكييف عقد الرحلة البحرية السياحية في دولة قطر أهمية خاصة، حيث إن النظام القانوني القطري لا يتضمن نصوصاً خاصة بهذا العقد. وبالتالي، فإنه من الأهمية بمكان تكييف هذا العقد، وذلك في سبيل تحديد الأحكام القانونية التي سيخضع لها.

ولقد اختلف الفقه والقضاء حول منهجية تكييف عقد السياحة، بصفة عامة (المطلب الأول)، فضلاً عن الخلاف حول الأداء المميز في هذا العقد (المطلب الثاني). وهو ما يمتد إلى تكييف عقد الرحلة البحرية السياحية.

المطلب الأول: منهجية تكييف عقد السياحة

لا مشكلة في تكييف عقد السياحة عندما تتكوّن باقته من خدمة واحدة، يتم تنفيذها من منظم الرحلة السياحية نفسه، كأن يتعهد مالك ينجت بالترفيه عن السائح من خلال رحلة بحرية، لبعض الوقت، بدون خدمات إضافية من أكل، وإقامة، وحراسة للمتعلقات، وخلافه. فهذا عقد نقل بحري للركاب. على أن الغالب أن تطول مدة الرحلة، مع تعدد الخدمات التي تُقدّم خلالها، محسوبة كلها بسعر إجمالي، وهو ما يُطلق عليه "الباقة السياحية"¹. فضلاً عن أن تلك الباقة، قد لا ينفذها المتعهد بصفته منظمًا، ولكن بصفته وسيطاً بين متلقي الخدمة (السائح) وطرف من الآخر، هو المنظم له.

وبذلك، ونزولاً على تعدد عناصر خدمات الباقة السياحية، وأنماط تقديمها (بالأصالة أو بالوساطة)، يرى البعض أن عقد السياحة في حقيقته عدّة عقود، لكل تكييفه، ولكل قانونه. في حين يذهب اتجاه آخر، إلى اعتبار "عقد السياحة" عقداً واحداً. فعلى الرغم من تضمن هذا العقد الواحد لعدة خدمات، لكل تكييفه، وبالتالي لكل قانونه؛ إلا أن أحدها أداءٌ مُميّز (présentation caractéristique) به يكتسب كل العقد وصفاً واحداً.

إنه الخلاف حول منهجية تكييف عقد السياحة بين: اتجاه يجزئ العقد في مقابل آخر يُوحّد التعامل معه²، وهو خلافٌ مترتبٌ على خلافٍ مبدئيٍّ حول طبيعة عقد السياحة³. وهو ما نحتاج أن

1 وحيث إن تلك العناصر يجمعها سعرٌ واحدٌ بشكلٍ جزائي، فإنه يطلق عليها بالفرنسية "الجزاف السياحي" (forfait touristique)، أو كما يفضل البعض: "الباقة السياحية".

2 انظر في استخدام اصطلاح مبدأ التجزئة في مقابل مبدأ الوحدة: عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، وبصفة خاصة، بند 97، ص 80. وانظر في استخدام اصطلاح التكييف المركّب في مقابل التكييف الموحّد: عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 395-468، وبخاصة ص 401.

3 من المعلوم أن الفقه الحديث يفرّق بين العقود التي تلتقي في تراكبٍ مكونةً كلاً واحداً، وتلك هي العقود المركّبة، وأخرى تأتي فيها العقود على تراحم، قابلةً للفصل بين بعضها البعض، بما يمكن معه إخضاع كل عقدٍ منها لقانون. فالخلاف حول منهجية التكييف قد نشأ عن الخلاف حول الإجابة عن سؤال: ما إذا كان عقد السياحة - في حقيقته - مجموعة عقود، يمكن فصلها عن بعضها البعض، وبالتالي تخضع لعدة نظم قانونية، أو أن هذا العقد في حقيقته مركّب عقود، يُشكل كلاً واحداً، وبالتالي يخضع في تكييفه ونظامه القانوني لنظام قانوني واحد. انظر بوجه خاص حول تكييف العقد، ومشكلة تراحم وتراكب العقود: نبيل إبراهيم سعد، مصادر الالتزام، النظرية العامة للالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 269-281.

نتعرّف إليه قبل إبراز موقف "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 من هذه المسألة، وكذلك موقفنا منها، وبخاصة في شأن منهجية تكييف عقد الرحلة البحرية السياحية. وهو ما يتحقق على النحو التالي بيانه:

أولاً - منهجية تجزئة عقد السياحة:

يرى البعض أن عقد السياحة ينبغي تجزئته إلى أكثر من عقدٍ يخضع كلٌّ منها لقانونٍ¹ إنها منهجية تجزئة عقد السياحة، وهي المنهجية التي نتناول أساسها، ثم آثارها، وصولاً إلى تقييمها:

1- الأساس:

يرى بعض الفقه في عقد السياحة تجمعاً لعدة عقودٍ، متتاليةٍ، وأحياناً متداخلةٍ، من حيث التنفيذ². وبالتالي فإن منهجية تكييف عقد السياحة تتم بتجزئة عناصره، بما يؤدي إلى توزيع هذا العقد بين عدة قوانين، وهو ما يُشار إليه في فقه التكييف، بالتكييف "التوزيعي" "distributive"³.

فوفقاً لفقه التكييف التوزيعي لعقد السياحة، فإن هذا العقد يتكوّن من عدة عقودٍ منفصلةٍ عن بعضها البعض، أو على الأقل عدة عقودٍ قابلةٍ لهذا الفصل. فمن المعلوم أن العقود المسماة - وبالتطبيق للقواعد العامة - قد ترتبط ببعضها دون أن تمتزج عناصرها، بحيث يجوز لكلٍ منها أن يخضع لقانونٍ مستقلٍ عن الآخر، بسبب احتفاظها بذاتيتها⁴.

2- الآثار:

يؤدي تطبيق منهجية تجزئة عقد السياحة إلى تعدد القوانين الواجبة التطبيق على هذا العقد. فعلى سبيل المثال: في شأن عقد الرحلة البحرية السياحية، قد تصادف خدمات عقد وكالة، ومنها ما هو خدمات عقد نقل، ومنها ما هو خدمات عقد مقاوله. وبناءً على ذلك، إذا تعرّض العميل لإصابة جسديّة، كان من اللازم تحديد النطاق الزمني لتلك الإصابة، فإن كانت خلال مرحلة تنفيذ عقد النقل، انطبق قانون النقل؛ على أنه إذا كانت الإصابة أثناء إقامة السائح في الفندق، فإنه يحكمها ما يحكم عقد الإقامة الفندقية⁵.

1 انظر في عرض هذا الرأي، دون مناصرته: عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 101-103، ص 85-87.

2 المرجع السابق، بند 101، ص 85.

3 نبيل سعد، مرجع سابق، ص 278.

4 جلال العدوي، مصادر الالتزام، أصول الالتزامات، الجزء الأول، الإسكندرية، بدون ناشر، 1987، ص 45، هامش 1. وهذا يختلف عن العقد المختلط، والذي تمتزج فيه تلك العقود مكونةً عقداً جديداً. ذات المرجع السابق، ذات المكان. كذلك: عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار الشروق، القاهرة، 2010، بند 53، ص 130 و131.

5 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، المرجع السابق، بند 102، ص 86.

3- التقييم:

يغلب - كما رأينا - أن يتضمّن عقد السياحة عدة خدمات متنوّعة، يُطلق عليها الباقية السياحية، وبخاصة تلك التي تتعلّق بخدمات الوكالة والنقل، إنه التنوع الذي قد يصعب التوفيق بين أحكام عقوده.

فمكتب السياحة قد يُبرم التصرفات مع السائح، متعهدًا بتقديم خدمات ليس بصفته أصيلاً ولكن وسيطاً، وبصفة خاصة بوصفه وكيلًا تجاريًا عاديًا عن السائح، أي يُبرم التصرف باسم وحساب العميل (السائح). والوكيل - كما نعلم - التزامه الرئيس هو بذل عناية الشخص المحترف. وبالتالي فإن مكتب السياحة هنا لن يكون مسؤولاً عن تنفيذ عقد توريد الخدمة، فهو مسؤولٌ فقط عن حسن اختيار مُقدّمها؛ وبالتالي تخفُّ مسؤوليته بالمقارنة بمسؤولية المتعهد بتقديم خدمة بصفته الشخصية.

فمثلاً لو لم يُحسن مكتب السياحة اختيار الناقل، سُئِل عن خطئه في هذا الاختيار، ولكن إذا اختار الناقل المعتاد، ثم أخطأ هذا الناقل في التنفيذ، فإن مكتب السياحة لا يُسأل، والحال أنه قد نفَّذ عقد الوكالة بأمانة¹.

على أننا إذا قلنا بأن مكتب السياحة سيخضع أيضاً لالتزامات الناقل، لما أمكن جمع أحكام النقل والوكالة. فلقد رأينا أن التزام الوكيل هو ببذل عناية، في حين أن التزام الناقل هو بتحقيق نتيجة، هي سلامة الركاب². إذا تطبق حكم الوكالة سيخل بالنقل، والعكس صحيح، فلا يمكن بالتالي الجمع بينهما.

ثانياً - منهجية وحدة عقد السياحة:

يرى البعض أن الباقية السياحية قد تتكوّن من عدة عناصر منسجمة، بما يُمكن معه منح عقدها تكييفاً واحداً. بل وعند تعدد عناصر الباقية وعدم انسجامها، فإنه يغلب أن يتفوّق أحد تلك العناصر في أهميته على البقية، بما يُصّب في صالح التكييف الموحد أيضاً³. إي أن هذا الاتجاه يؤدي إلى ما يعرف بالتكييف "الحصري" (exclusive)⁴.

وكما هو الحال في شأن حالات التكييف الحصري للعقود المركبة، فإن النتيجة قد تكون بإخضاع العقد لأحكام عقدٍ مسمى معيّن، أو بعدم الخضوع لأحكام أي عقدٍ مسمى، بوصف أن هذا العقد ذو طبيعة خاصة⁵.

1 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 103، ص 87.

2 المرجع السابق، الصفحة نفسها.

3 انظر في عرض الرأي: المرجع السابق، بند 104، ص 87.

4 نبيل سعد، مرجع سابق، ص 276.

5 المرجع السابق، ص 276 و 277.

1- نظرية العقد ذي الطبيعة الخاصة:

حاولت بعض أحكام القضاء الفرنسي الهروب من صعوبة تكييف عقد السياحة، فوصفته بأنه: غير مسمى؛ فهو ذو طبيعة خاصة *"sui generis"*. وذلك من أجل أن تنشئ بموجب ذلك التزاماً ملائماً للعميل في كل الأحوال، وهو "ضمان السلامة" (*garantie de sécurité*)، في مقابل عدم وجود ذلك في عقد الوكالة¹.

ويشير الفقه إلى أنه "وإن كانت فكرة العقد غير المسمى تمتاز بالبساطة؛ إذ تريح القاضي من عناء إدراج العقد تحت نظام من نظم العقود المعروفة، فإنه يبقى بعد ذلك تحديد هذا النظام الذي يحكم العقد والالتزامات المترتبة عنه، وهو بدوره أمر لا يقل صعوبة"².

ولا شك في خطورة تكييف عقد ما بأنه ذو طبيعة خاصة، فهذا - في حقيقة الأمر - رفض للتكييف، والفقه يُنبه إلى خطورته³؛ فهو قد يؤدي إلى تعطيل حكم القانون، وقد تكون أحكام هذا القانون أمراً، وهذا يُذكرنا بمبدأ أن التكييف عملية قانونية، تراقبها محكمة النقض.

على أنه يجوز - في رأينا - اللجوء إلى التكييف ذي الطبيعة الخاصة، إذا كان المشرع قد وضع للعقد نظاماً قانونياً خاصاً، ومثال ذلك ما فعلته الاتفاقية الدولية لعقد الرحلات "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، حينما تعرّضت لعقد تنظيم الرحلات والوساطة فيه، حيث إن تكييف العقد بأنه ذو طبيعة خاصة، لن يُعطل نصوصها القانونية الواجبة التطبيق.

2- العقد المسمى في ضوء الأداء المميز:

يغلب في الفقه والقضاء تبني منهجاً يوحد الطبيعة القانونية لعقد السياحة⁴. وبصفة خاصة، فإنه عند تعدد عناصر الباقية السياحية، يتم التعويل على الأداء المميز (*prestation caractéristique*) من بينها، فتخضع له بقية عناصر الباقية؛ وذلك بالتطبيق لقاعدة "الفرع يتبع الأصل" *"accessorium principale sequitur"*⁵. وينسجم هذا الاتجاه مع المبدأ عند تكييف العقود التي يمتزج فيها أكثر من عقد، وهو ما يؤدي إلى ما يوصف بأنه: "مركّب عقود"⁶.

على أن أصحاب اتجاه العقد المسمى الواحد، قد اختلفوا بين بعضهم البعض من جهة أمرين: طبيعة الأداء المميز في عقد السياحة، ثم مدى إمكانية تغييره من عقد سياحة إلى آخر. إنهما الاتجاهان اللذان نطلق عليهما: اتجاه العقد المسمى الثابت، والآخر المتغير.

1 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، المرجع السابق، بند 112، ص 92.

2 نقلاً عن: المرجع السابق، الصفحة نفسها.

3 نبيل سعد، مرجع سابق، ص 281.

4 انظر في منهج وحدة العقد في تكييف عقد السياحة: عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، المرجع السابق، بند 104-108، ص 87 إلى 90.

5 المرجع السابق، بند 105 و106، ص 88-90.

6 نبيل سعد، مرجع سابق، ص 276 و277.

ثالثاً - منهيح التكيف عند تطبيق اتفاقية اليونيدروا لعام 1970:

على الرغم من أن "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، قد تبنت اصطلاحاً واحداً هو "عقد الرحلة" (Travel Contract)¹، إلا أنها قد فرّقت بين نوعيه وهما: "عقد الرحلة المنظمة" (Organized Travel Contract)²، و"عقد وساطة الرحلة" (Intermediary Travel Contract)³.

فوفقاً لاتفاقية اليونيدروا لعام 1970، فإن "عقد الرحلة" يعني عقد رحلة منظمة، أو وساطة عقد رحلة⁴، و"عقد الرحلة المنظمة"، هو أي عقد يتعهد بموجبه شخص باسمه أن يزود آخر، بموجب سعر إجمالي، مجموعة خدمات تتضمن النقل، الإقامة مستقلة عن نقل، أو أي خدمة أخرى متصلة بذلك⁵.

أمّا وساطة عقد الرحلة، فإنه: "أي عقدٍ بموجبه يتعهد شخصٌ بأن يقدم إلى آخر، بموجب سعرٍ، أما عقد رحلة منظمة أو واحدة أو أكثر من الخدمات المنفصلة، والتي تمكن من رحلة أو إقامة"⁶. مع ملاحظة أن الاتفاقية قد حسمت الموقف من عقود التعاون في التشغيل بين الناقلين المنتظمين، حيث استبعدته من وساطة عقود الرحلات⁷.

وبذلك يُحسب لصالح "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، أنها انتهت إلى أن ليس كل مقدمي خدمات الرحلات على نمطٍ واحدٍ. فبين متلقي الخدمة (المسافر) ومقدمها المباشر (الفندق أو شركة الطيران أو المكان السياحي)، نوعين من ميسري الوصول إلى تلك الخدمة، و صفتها الاتفاقية باصطلاحات محايدة، وهما: "المنظم"⁸ و"الوسيط"⁹. وهما من أهم مميزات هذه الاتفاقية كما سنرى لاحقاً.

فوفقاً لاتفاقية اليونيدروا لعام 1970، فإن "مُنظّم الرحلة" (Travel Organizer) هو: "أيُّ

1 أطلق عليه النص الرسمي الإنجليزي: "Travel Contract" والفرنسي: "Contrat de voyage".

2 أطلق عليه النص الرسمي الإنجليزي: "Organized Travel Contract" والفرنسي: "Contrat d'organisation de voyage".

3 أطلق عليه النص الرسمي الإنجليزي: "Intermediary Travel Contract" والفرنسي: "Contrat d'intermédiaire de voyage".

4 المادة 1/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970. ويلاحظ أنه لا يوجد نص رسمي عربي لهذه الاتفاقية، فالنص في المتن هو ترجمة الباحث نقلاً عن النص الرسمي التالي:

"... means either an organized travel contract or an intermediary travel contract."

5 المادة 2/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970. وذلك ترجمة للنص الرسمي الأصلي التالي:

"... any contract whereby a person undertakes in his own name to provide for another, for an inclusive price, a combination of services comprising transportation, accommodation separate from the transportation or any other service relating thereto."

6 المادة 3/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970. كذلك النص بالمتن هو ترجمة للنص الرسمي التالي:

"... any contract whereby a person undertakes to provide for another, for a price, either an organized travel contract or one or more separate services rendering possible a journey or sojourn ..."

7 المادة 3/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

8 المواد من 10 إلى 15 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

9 المواد من 17 إلى 23 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

شخصٍ يعتاد أو يتعهد بانتظام تنفيذ العقد المعرّف في الفقرة 2، سواءً أكان هذا النشاط هو عمله الرئيس أم غيره، وسواءً أكان يمارس مثل هذا النشاط على أساس احترافي أم غيره¹. أمّا "وسيط الرحلة" (Travel Intermediary)، فإنه: "أي شخص يتعهد عادةً أو بوجه منتظم تنفيذ العقد في الفقرة 3، سواءً أكان هذا النشاط هو عمله الرئيس أم غيره، وسواءً أكان يمارس مثل هذا النشاط على أساس احترافي أم غيره"².

وحيث إنه لا يوجد عقد سياحة واحد بالنسبة "لاتفاقية اليونيدروا" لعام 1970؛ فإنها تكون قد أخذت بمنهج التكييف المجزئ. على إن هذه الاتفاقية لم تحسم لنا طبيعة كل من عقد التنظيم والوساطة فيه. فهي لم تقل لنا إلى أي نظام من النظم القانونية التقليدية ينتمي "المنظم"، وكذلك "الوسيط"، على الرغم من تعريفها لهما. فكُلٌّ من "المنظم" و"الوسيط"³ مصطلح محايد، لا يحسم تكييفًا. وفي الحقيقة لا أهمية عملية في ذلك، فيكفي أن يتحقق وصف المنظم أو الوسيط، لكي تنطبق النصوص القانونية الواردة في الاتفاقية والتي تخص هذا أو ذاك، فضلًا عن أن تفاصيل مفهوم المنظم والوسيط في الاتفاقية، تخالف المتعارف عليه في الأحكام العامة. فكأن الاتفاقية قد اشتقت لها عقداً مسميَّان، عاجتتهما بأحكام تراعي الطبيعة الخاصة فيهما.

فيلاحظ أن لمفهوم المنظم والوسيط في "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 مضمونٌ متسعٌ، فالاتفاقية لم تتطلب - وعلى عكس قوانين النظام القانوني اللاتيني - أن يكون أيُّ من المنظم أو الوسيط محترفًا، حيث اكتفت بمجرد الاعتياد، وبذلك فإن نطاق تطبيق "اتفاقية اليونيدروا" واسعٌ، حيث يشمل الفنادق مثلاً، عندما تعتاد من حينٍ إلى آخر، على تنظيم رحلات سياحية لروادها، أو الوساطة في الحصول لروادها على باقات سياحية ينظمها الآخر.

رابعاً - موقفنا من منهجية تكييف عقد الرحلة البحرية السياحية:

في رأينا لا يوجد عقد سياحة واحد، ففي الحقيقة هناك عدة عقود سياحة. بل أكثر من ذلك ليست كل عقود السياحة تتطلب تدخلاً من المشرع لحماية السائح بوصفه مستهلكًا، بل فقط في حالاتٍ معينة، تُوجد فيها ما يُطلق عليه "الباقة السياحية"، وعلى المشرع تحديد المقصود منها،

1 المادة 5/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970. والمتن ترجمةً للنص الرسمي التالي:

"... any person who habitually or regularly undertakes to perform the contract defined in paragraph 2, whether or not such activity is his main business and whether or not he exercises such activity on a professional basis".

2 المادة 6/1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970. والمتن ترجمةً للنص الرسمي التالي:

"... any person who habitually or regularly undertakes to perform the contract defined in paragraph 3, whether such activity is his main business or not and whether he exercises such activity on a professional basis or not".

3 وبصفة خاصة، يلاحظ أن اصطلاح "وسيط" يصلح للوكيل ويصلح للسمسار. والراجح أن السبب في استخدام هذا الاصطلاح أن مشروع الاتفاقية كان يستخدم اصطلاح "عقد وكالة الرحلات" (Travel Agency Contract)، قبل أن يُعدّل ويصبح "عقد الرحلة". وبالتالي كان من المتعيّن الاستعانة باصطلاح بخلاف "الوكالة" عند الحديث عن الوساطة فيه. انظر المذكرة الإيضاحية لمشروع الاتفاقية: ص 65.

وفقاً لسياسته التشريعية. ونحن نرى وجوب التفرقة بين عقد تنظيم الرحلة السياحية والوساطة في ذلك، تأثراً باتفاقية اليونيدروا لعام 1970. ويعزّز من رأينا، ما نراه من تحليل لعقد السياحة لدى الفقه الفرنسي، على الرغم من عدم تبني فرنسا "لاتفاقية اليونيدروا" لعام 1970. فالفقيهان Collart-Dutilleul و Delebecque يقسمان "Agent de voyage" إلى نوعين: الوكيل (mandataire)، والمقاول (entrepreneur)¹. ولهذه التفرقة صدى في القضاء الفرنسي².

ويبقى التساؤل، كيف نصل إلى تكييف عقد السياحة بأنه يتعلّق بتنظيم الرحلة أو الوساطة فيه؟ هذا يتحقق بالكشف عن الأداء المميّز، والذي تتنحى من حوله العناصر الفرعية الأخرى، فتركه لينعكس بنظامه الموحد على العقد. هذا الموضوع يثار في الفقه تحت عنوان: "الأداء المميّز في عقد السياحة".

المطلب الثاني: الأداء المميّز في عقد السياحة

لم يقتصر الاختلاف في تحديد طبيعة عقد السياحة حول منهجية تحديد تلك الطبيعة، بل امتد إلى خلاف حول ماهية الأداء المميّز في هذا العقد، والذي يُعوّل عليه لمنح العقد وصفاً واحداً، أو وصفين بين تنظيم ووساطة. ونستعرض موجزاً حول الاتجاهات المختلفة بصفة عامة، مع التركيز لاحقاً على طبيعة عقد السياحة البحرية، لانتهاؤنا إلى موقفنا عقب كل ذلك.

أولاً - النظريات الفقهية المختلفة حول الأداء المميّز:

لم يجمع الفقه والقضاء حول الأداء المميّز في عقد السياحة، فالبعض رآه في الوكالة، والبعض الآخر رآه في النقل، والآخر في الوكالة بالعمولة للنقل أو المقاول، ومؤخراً نادى البعض بالبيع.

1- الوكالة:

يرى الرأي الفقهي الغالب - معززاً بالقضاء - أن عقد السياحة هو بمثابة عقد وكالة تجارية عادية³، بموجبها يقوم العميل (السائح) بتفويض مكتب السياحة، بأن يُبرم باسمه ولحساب هذا العميل، عقود الخدمات السياحية مع الآخر، فطبيعة الخدمات أنها: تصرفات قانونية⁴. فهذا هو الحال في شأن حجز تذاكر السفر (عقد نقل)، وأماكن الإقامة بالفنادق (عقد فندقية)، وأماكن الترفيه الأخرى (عقد ترفيه)⁵. وعزّز من هذا الاتجاه أن مكاتب السياحة، قد بدأت وكالة

1 مرجعها سابق الإشارة، بند 693، ص 217.

2 ريبير وروبلو، مرجع سابق، بند 605، ص 573.

3 انظر في عرض آراء هذا الاتجاه: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 17-22، عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بنود 137 إلى 119، ص 113-119؛ عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 402-404.

4 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 137، ص 113.

5 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 18.

تجارية عادية¹. ولقد انتشرت هذه المكاتب في العمل تحت مسمى: "وكالات السفر والسياحة". ولا يزال هذا هو مسهاها الغالب في الأسواق.

وفي هذا الشأن يقول البعض: إن "القضاء كان يفترض أن العقد الذي يربط وكالة السفر والسياحة بالعميل عقد وكالة، ما لم يتم العميل بإثبات أن العقد ليس وكالة؛ أي أن هناك قرينة مؤداها أن العقد وكالة، وعلى من لا يسلم بهذه القرينة أن ينقضها"².

على أنه، إذا قام مُنظّم النشاط السياحي بنفسه بتنفيذ أحد تلك العقود؛ فإنه يُعدُّ أصيلاً في شأن ضمان تنفيذها، ووكيلاً في بقية الخدمات. فمثلاً، إذا كان مُنظّم الرحلة البحرية السياحية، مالكاً أو مجهزاً للسفينة السياحية؛ عُدَّ في شأن النقل البحري: "ناقلاً". أمّا في شأن بقية الخدمات السياحية، مثل الترفيه البري، والإقامة في الفنادق؛ فإن هذا المُنظّم يُعدُّ: "وكيلاً"³.

ولم تفرّق هذه النظرة بين: كون الرحلة المنظمة فردية أو جماعية، بطلب العميل أو أكثر؛ بإعداد مسبق من المُنظّم أو غيره⁴. حيث يكفي أن العميل السائح يفوض مُنظّم النشاط السياحي في إبرام الحصول على الخدمات السياحية من الغير، باسم وحساب العميل، وأن هذا المُنظّم لا ينفذها بنفسه⁵.

ولقد بدأ تكييف عقد السياحة في بعض الأحكام القضائية في فرنسا وبلجيكا وإيطاليا بنظرية عقد النقل، فتكييف الوكالة قد ظهر لاحقاً عليه⁶. وفي البداية سعدت المكاتب السياحية بهذا التكييف، فطالما أن وكالة السياحة هي مجرد وكيل تجاري عادي - وبغض النظر عن ظروف تنظيم الرحلة - فإنها تلتزم ببذل عناية الرجل المعتاد، بوصفها وكالة مأجورة (أي التزامها مجرد بذل عناية)، فضلاً عن إمكانية استخدامها لشروط الإعفاء من المسؤولية (لأن الوكالة التجارية لا تخضع لقيود أمره في ذلك)⁷. وبالتالي كُلما بذلت وكالة السياحة العناية بمستواها المعتاد، بمعيار موضوعي، تمَّ إعفاؤها من المسؤولية، ولو كان من الممكن تفادي ما أصاب العميل السائح من ضرر، ببذل عناية أكبر. وبصفة خاصة، فإن وكالة السياحة لا تُسأل إلا عن خطأها الشخصي، دون خطأ الآخر من ناقلين، ومقدمي خدمات فنادق، وملاّهِ.

وتطبيقاً للتكييف المتقدم، حكمت محكمة النقض الفرنسية في 14/11/1939 بعدم المسؤولية

1 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 138، ص 114.

2 نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

3 أي أن منهج التكييف مجزئ.

4 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 18؛ عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 402.

5 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 18.

6 المذكرة الإيضاحية لاتفاقية اليونيدروا لعام 1970، ص 61.

7 بعكس الحال في شأن تكييف العقد كعقد نقل، فالنظام القانوني لعقد النقل يبطل شروط الإعفاء من المسؤولية.

الشخصية لمنظّم رحلات فرنسي¹، عن وفاة العملاء في رحلة سياحية في بلجيكا، في حادث للحافلة السياحية التي تعاقد معها المنظّم، كذلك حكم قضاء الاستئناف الفرنسي بأن وكالة السياحة غير مسؤولة عن تأخر إقلاع الطائرة، أو تقصير الفندق².

وفي مرحلة متقدّمة، بدأ القضاء الفرنسي يُعيد التوازن في نتائج تكييفه لعقد السياحة بأنه عقد وكالة، وذلك من خلال رفع مستوى التزام وكالة السياحة، فجعل التزامها قريباً من تحقيق النتيجة، يصفه الفقه بأنه: "التزام ببذل عناية مُعزّز" (obligation de moyens renforcée)³. فقضت محكمة النقض الفرنسية - في حكم لها في 31 / 5 / 1978 - بمسؤولية وكالة السياحة عن الأضرار التي أصابت العميل الذي تعذّر عليه السفر بسبب، عدم قيام الوكالة بتأكيد الحجز⁴. وهو ما يُعبّر عنه بمبدأ ضمان الفعاليّة (efficacité)⁵. ومفاد ذلك أنه فلا يكفي أن يتعاقد منظّم الرحلة السياحية باسم ومصالحة العميل مع مقدمي عناصر الباقية السياحية، بل يلزم أن يكون ذلك التعاقد فعّالاً، وهو لا يكون فعّالاً إذا كان مجرد بذل عناية.

كذلك، وإن كان للوكيل أن يشترط إعفائه من المسؤولية العقدية، إلا أن ذلك مرهونٌ بالأثبات في حقه غشٌّ أو خطأً جسيماً، وهو ما اتجه القضاء إلى تيسير إثباته، على الأقل بالنسبة للخطأ الجسيم، حيث تشدّد القضاء مع هذا الوكيل لاحترافه⁶.

وبذلك فإن تكييف الوكالة كان أمراً مفرحاً للمكاتب السياحية في بداية الأمر، ولكن هذا التكييف ما لبث أن أفرغه القضاء من مميزاته.

ويضاف إلى عيوب نظام الوكالة، أن القانون لا يتضمّن حدوداً قصوى للتعويضات التي قد يحكم بها على الوكيل - على خلاف الناقل - فالوكيل لا يتمتع بنظام قانوني لتحديد المسؤولية⁷.

ولقد انتقد الفقه تكييف عقد السياحة بأنه عقد وكالة؛ بسبب أن وكالة السياحة "لا تباشر تصرفات قانونية باسم ولحساب العميل دائماً، إذ كثيراً ما ينطوي نشاطها على تصرفات قانونية، تتم باسمها ولحسابها، دون أن يكون هناك تفويض من العميل في ذلك، خاصة وأن هذا الأخير يتعاقد - في أغلب الأحوال - مع وكالة السياحة على برامج وخدمات سياحية معدة سلفاً"⁸.

1 انظر في شأن الإشارة إلى هذا الحكم: عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 403.

2 انظر في شأن الإشارة إلى الأحكام في هذا الشأن: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 20.

3 كولاردوتيو وديبلوك، مرجع سابق، بند 694، ص 617.

4 انظر في شأن الإشارة إلى هذا الحكم: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 21، هامش 26.

5 حيث يشير الفقهان كولاردوتيو وديبلوك إلى أحكام استئناف باريس في 10 / 6 / 1997، والنقض في 7 / 2 / 2006: مرجعها السابق، ص 617، هامش 7.

6 المذكرة الإيضاحية لاتفاقية اليونيدرو العام 1970، ص 61.

7 المذكرة الإيضاحية لاتفاقية اليونيدرو العام 1970، ص 62.

8 نقلاً عن: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 22.

2- عقد النقل:

لا نستطيع أن نُغفل أهمية عنصر خدمة النقل في عقد السياحة، فيغلب أن تكون هذه الخدمة من عناصر باقة الخدمات السياحية، ما لم تكن أهمها. بل وقد تكون وسيلة النقل مملوكة لمكتب السياحة، أو على الأقل يتحكّم فيها المكتب بموجب تجهيزها، أو على الأقل يظهر المكتب أمام عملائه، وكأنه مجهزاً لها¹.

وتذكر المذكرة الإيضاحية "لاتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، أن القضاء المقارن قد بدأ بتبني تكييف عقد النقل لصالح عقد السياحة²، ويمنح هذا التكييف قدرًا كبيرًا من التوازن في توزيع مخاطر النشاط السياحي بين السائح ومُورّد الخدمة السياحية. فالتزام المورد سيصبح التزامًا بتحقيق نتيجة، كما هو الحال في شأن ضمان سلامة السائح (بعكس التزام الوكيل، فهو التزام ببذل عناية)، وعند انعقاد مسؤولية المُورّد، سيتمتع هذا الأخير بالحدود القصوى للتعويض التي يتمتع بها الناقل بحكم القانون؛ أي سيتمتع بتحديد المسؤولية. ويقوم القضاء بتكييف عقد السياحة بأنه عقد نقل في حالتين: الناقل المتعاقد، والناقل الظاهر.

(أ) المُنظّم ناقل متعاقد:

ذهب بعض الفقه - مؤيدًا بأحكام قضائية - إلى أن عقد السياحة يُعدُّ نقلًا، إذا كان النقل هو الأداء المميّز ضمن الباقة السياحية. وهو المؤكّد إذا كان مُنظّم الرحلة السياحية يمتلك وسيلة النقل³، أو على الأقل أنه مجهزٌ لتلك الوسيلة⁴.

وحيث إن الناقل لا يلزم في شأنه أن يكون مالكًا لوسيلة النقل؛ فإن الفقه يرى أن يُسأل مكتب السياحة مسؤولية الناقل، حينما ينفذ الرحلة السياحية مستعينًا بوسيلة نقل يقودها تابعه⁵. وهو ذات الأمر بالنسبة لتنفيذ الرحلة السياحية بواسطة سيارة مستأجرة مجهزةً بسائقها⁶. علمًا بأن الاتفاقيات الدولية لمسؤولية الناقل الجوي والبحري، لا تستلزم ملكية الناقل لوسيلة النقل⁷.

وتطبيقًا لذلك، قضت المحاكم الفرنسية مؤخرًا، بمسؤولية مُنظّم الرحلات الفرنسي (FRAM)،

1 انظر في عرض آراء هذا الاتجاه: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 29 إلى 33، عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بنود 113-131، ص 93-108، عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 404-406.

2 المذكرة الإيضاحية لاتفاقية اليونيدروا لعام 1970، ص 62.

3 انظر في الإشارة إلى هذا القضاء: أشرف سيد، مرجع سابق، ص 26.

4 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 114، ص 94.

5 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 27؛ عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 120، ص 98 و 99.

6 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 122، ص 100.

7 المرجع السابق، البنود 103-123، ص 100-103.

بوصفه ناقلاً متعاقدًا، في الحادث الشهير لسقوط الطائرة المستأجرة لرحلة سياحية، مجهزةً بطاقمها، من الشركة المصرية Flash Airlines، إلى شرم الشيخ في 3/1/2004¹.

(ب) المنظم اتخذ مظهر الناقل:

يكتفي بعض الفقه - معززًا بالاجتهاد القضائي - بأن يظهر مُنظم الرحلة السياحية أمام عملائه كناقلٍ ظاهرٍ، حتى نعامله معاملة الناقل، ولو لم يكن بالفعل ناقلاً، وذلك بالتطبيق لنظرية أشمل، وهي "نظرية حماية الأوضاع الظاهرة"، وهي إحدى تطبيقات نظرية أكثر شمولية، وهي: "حسن النية".

ولا يغيب عن الذهن أن نظرية الناقل الظاهر تتطلب حسن نيّة العميل؛ أي عدم علمه بحقيقة الأمر، فضلاً عن مساهمة مكتب السياحة في ظهوره بشكل يدعو العميل للاعتقاد بأنه ناقلٌ، فيصبح العميل معذورًا. ويستوي أن يكون المظهر المُضلل الخارجي - بعد ذلك - عن تعمدٍ من مكتب السياحة أو عدمه، طالما كان متضمنًا سلوكًا من المكتب، أدى إلى ما وقع فيه العميل من اعتقادٍ خاطئ².

ومن تطبيقات نظرية الناقل الظاهر في مجال السياحة، ما حكمت به محكمة النقض الفرنسية - في 26/4/1966 - من مسؤولية مكتب سياحة مسؤولية الناقل، عمّا أصاب العملاء أثناء نقلهم إلى محال إقاماتهم، من قبل سيارات استعان بها المكتب، وهي تحمل علامته التجارية، فضلاً عن أن مطوية الإعلان كانت تشير أنه هو الذي يُقدّم خدمة المواصلات³.

ويترتب على اتجاه تكييف عقد السياحة بأنه عقد نقل (بالتعاقد - أو بالظاهر) إلى أن يصبح مكتب السياحة ضامنًا لسلامة السائح أثناء تواجده في وسيلة النقل، بحكم أن هذا الالتزام يتولد عن عقد نقل الأشخاص⁴، وهو التزام بتحقيق نتيجة في القانون القطري، وهو أشد من التزام الوكيل العادي، وبالتالي أصلح للعملاء (السياح).

3- الوكالة بالعمولة للنقل:

من المعلوم أن الوكالة بالعمولة للنقل⁵، هي إحدى صور الوكالة بالعمولة⁶، وهذه الأخيرة بدورها أحد صور الوكالة التجارية، فهي عقدٌ يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد لحساب

1 دلال يزيد، "الحماية القانونية للسائح في ضوء عقد السياحة"، دفاثر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 11، يونيو 2014، ص 129.

2 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 127، ص 105.

3 انظر في الإشارة إلى هذا الحكم: عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 405.

4 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 131، ص 108.

5 المواد من 208 إلى 215 من قانون التجارة القطري.

6 المواد من 305 إلى 317 من قانون التجارة القطري.

الموكل، وذلك مع ناقل على نقل شخصٍ أو شيءٍ إلى جهةٍ معينة، وبأن يقوم هذا الوكيل عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضها من الموكل¹. على أنه وعلى خلاف الوكالة التجارية العادية؛ فإن الوكيل بالعمولة للنقل - وهو حال كل وكيل بالعمولة بصفةٍ عامةٍ - لا يبرم التصرف باسم العميل، ولكن باسمه الشخصي، فوكالته بدون نيابة.

صحيحٌ أن الوكالة بالعمولة للنقل تشترك مع الوكالة بالعمولة، في أمرٍ جوهريٍّ يميّز بينهما من جهة، وبين الوكالة التجارية العادية من جهةٍ أخرى، ألا وهو أنها وكالة بدون نيابة؛ إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل يميّز بأن عميله متلقي خدمة نقل، وأن التصرف الذي يقوم به لحساب هذا العميل، هو أبرام عقد نقل لصالح هذا العميل². وهي تفرقة أدت إلى تمايز في بعض الأحكام القانونية التفصيلية، والتي خص بها المشرع الوكيل بالعمولة للنقل، مع اشتراك النوعين من الوكالة في ذات الأحكام العامة.

وحيث إن مكتب السياحة قد يبرم عقد نقلٍ لصالح عملائه، ولكن باسمه، ودون الكشف عن أسمائهم، وبالتالي فإنه يجوز أن تكون علاقته بعملائه، علاقة وكالة بالعمولة للنقل³. والنظام القانوني للوكالة بالعمولة للنقل أفضل للعملاء، عمّا هو عليه في الوكالة التجارية العادية، حيث إن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن للناقل، فهو يُسأل شخصياً عن خطأ الناقل. وبصفةٍ خاصةٍ؛ فإن الوكيل بالعمولة للنقل يضمن سلامة الراكب⁴. علماً بأنه إذا تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة، سرت عليه أحكام عقد النقل، ما لم يُتفق على غير ذلك⁵.

وحيث إن مكتب السياحة لا يتعامل مع الآخر - الذي يستعين به في تنفيذ عقد السياحة - باسم عملائه، بل باسمه الشخصي، كما هو الحال عند استئجار وسيلة نقل لرحلة جماعية، كما أنه يتمتع بالحرية في اختيار الناقل؛ فإن البعض أثار النقاش حول ما إذا كان مكتب السياحة في حقيقة الأمر، وكيلاً بالعمولة للنقل⁶.

1 المادة 208 من قانون التجارة القطري.

2 مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، بند 182، ص 200.

3 والجدير بالذكر أن هذا التكييف يواجه مشكلة عند تطبيقه في مجال السياحة البحرية، حيث إن القانون البحري القطري لا يتضمن نصوصاً في شأن الوكيل بالعمولة للنقل البحري، وهناك عائقٌ يمنع خضوع هذا الأخير لنصوص الوكالة بالعمولة للنقل في قانون التجارة القطري، حيث إن أحكام الوكالة بالعمولة للنقل (المواد 208 إلى 215) ترد في فرع ثالث من الفصل الخاص بعقد النقل، والمادة 166 في هذا الفصل تنص على استبعاد تطبيق أحكام هذا الفصل على النقل البحري. ونقترح حلاً لهذه المشكلة تفسير الاستبعاد، بأنه يقتصر على النصوص الخاصة بعقد النقل البحري.

4 المادة 210 من قانون التجارة القطري.

5 المادة 208 من قانون التجارة القطري.

6 انظر في عرض هذا الفرض، وتفنيدته: عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، البند 141، ص 116-119.

4- المقابلة:

يُغلب أن يقوم مكتب السياحة بالتنظيم المسبق للرحلة السياحية، والتعاقد مع الآخر الذي سيساهم معه في تنفيذها، بل وإبداع أدوات تسويقها، لعرضها على الجمهور؛ وذلك لتنفيذها بموجب الرحلات الجماعية. فتطور تنظيم الرحلة السياحية، قد نقل مركز الثقل في العلاقة بين مكتب السياحة وعملائه من مجال التصرفات القانونية إلى مجال الأعمال المادية. وحيث إن مكتب السياحة يُقدّم لعملائه، مجموعة أعمال مادية على وجه الاستقلال عنه، إذًا فإننا نكون بصدد عقد مقابلة¹. وهو ما أخذت به بعض الأحكام القضائية الفرنسية. بل إن الفقيه الفرنسي رودير (Rodière) يرى أن تلك المقابلة لو تضمنت إبداعًا في التنظيم، فإنها تكون مقابلة "فكرية" (intellectuelle)، أي تتضمن حقوق ملكية فكرية².

ويتميّز تكييف المقابلة بأنه يجعل التزام مُنظّم الرحلة في مستوى أعلى من التزام الوكيل التجاري العادي، فهو التزامٌ بتحقيق نتيجة. وهو التكييف الذي تحمّس له بعض الفقهاء الذين تناولوا عقد السياحة بدراسة خاصة³. ولا شك في إن هذا التكييف أفضل من تكييف عقد السياحة بأنه عقد وكالة تجارية عادية، وذلك من منظور مصلحة العميل. مع ملاحظة أن الماقل - وعلى عكس الناقل - يتمتع بحرية الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية، على أنه - وعلى عكس الناقل أيضًا - لا يتمتع بنظام قانوني لتحديد المسؤولية.

5- البيع:

اعتنى القانون الأوروبي بحماية السائح، بموجب "توجيهات" (Directives)، يترتب على صدورها التزام دول الاتحاد الأوروبي بإصدار تشريعات داخلية منفذة لها⁴. ولقد بدأ ذلك بموجب التوجيه الأوروبي رقم (314) لسنة 1990، والصادر في 13/6/1990، حول: "باقة الرحلات، وباقة الإجازات، وباقة الجولات"، وهو التوجيه الذي تعرّض للتعديل في الأعوام: 2006-2011، وصولاً إلى التوجيه الحالي رقم (2302) لسنة 2015، والصادر في 25/11/2015، والنافذ في 1/7/2018⁵. وهو التوجيه الذي تضمنه تقنين السياحة الفرنسي بموجب الأمر (Ordonnance) رقم (1717) لسنة 2017، والصادر في 21/12/2017.

1 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 34-37، عبد الفضيل أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بنود 142-147، ص 121 إلى 125، عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 406-409.

2 انظر في العرض التفصيلي للمقابلة الفكرية: عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 407.

3 أشرف سيد، مرجع سابق، ص 24، عبد الفضيل أحمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، بند 442، ص 476.

4 انظر في عرض موجز: دلال يزيد، مرجع سابق، ص 131 و132، عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 410-413.

5 فالتوجيه الجديد يستهدف استيعاب باقات الرحلات التي يتم التعاقد عليها من خلال الإنترنت، فاستحدث جوار فكرة "الرحلة الجرافية"، فكرة "الرحلة المرتبطة". وسيرد شرح الفكرتين لاحقًا بمناسبة توصيات تطوير النظام القانوني القطري.

ويلاحظ أن التوجيهات الأوروبية سألقة الذكر تستخدم اصطلاح البيع في مجال السياحة، فتوجيه عام 2015 ينص على أن المسافر "يشترى" (purchase)، وأن المُنظّم "يبيع" (sell)، ويصف الوسيط بأنه "بائع تجزئة" (retailer)، فضلاً عن التحدث عن "نقاط بيع" (point of sale)¹. ويُفسر الفقه ذلك، بأنه يأتي لمواكبة اللغة العمليّة في صناعة السياحة². وبذلك نشأ التساؤل حول ما إذا كان عقد السياحة، صورة من صور البيع؟ وبخاصة بعد تبني التشريعات الداخلية لذات الصياغة؟ إنه التكييف الذي تعرض للنقد في الفقه العربي³.

ثانياً - موقف اتفاقية اليونيدروا لعام 1970 من الأداء المميّز:

يُحسب لصالح "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 - كما سبق وذكرنا - بأنها ميّزت بين عقد تنظيم الرحلة، والوساطة فيه. على أن "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، لم تقل لنا ما هو تكييفها لعقد تنظيم الرحلة، ولا طبيعة الوساطة في إبرامه، وليس لنا أن نتقدها في ذلك، فهذه مهمة فقهية، بل إنها مهمّة صعبة، والحال أن الاتفاقية قد اشتقت للعقدين أحكاماً خاصة، لا نجد لها مثيل في العقود المسماة الداخليّة، بما يُرجّح معه - في رأينا - أن الاتفاقية قد جعلت منهما عقدين من العقود ذات الطبيعة الخاصة.

ففي شأن أحكام "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 حول عقد تنظيم الرحلة، لا نجد فيها تأثراً بعقد البيع، مع وضوح الابتعاد عن الوكالة التجارية العادية، والاقتراب من المقاوله، وبخاصة مقاوله النقل. فالمنظّم يُسأل عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه⁴. ولقد خففت "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، من مستوى التزام مُنظّم الرحلة بجعله التزاماً ببذل عناية، وليس بتحقيق نتيجة، حيث يجوز له التنصل من المسؤولية عن الضرر المفترض، ليس بإثبات السبب الأجنبي، بل بمجرد إثباته أنه قد تصرف وفقاً للمطلوب من مُنظّم الرحلة الحريص (diligent)⁵، أي ولو لم يكن هناك سبب أجنبي، بل ولو لم نعرف من هو السبب الحقيقي.

أمّا في شأن "وسيط الرحلة"، فإن "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 - وكما سبق وذكرنا - لم تصفه بالسمسار ولا بالوكيل. وبالتالي فإننا بحاجة إلى تكييف مركزه في ضوء أحكامه في هذه الاتفاقية.

1 المادة 1 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

2 عدنان سرحان، مرجع سابق، ص 410.

3 انظر النقد الذي وجهه بوجه خاص الأستاذ الدكتور/ عدنان سرحان: المرجع السابق، ص 412، وكذلك: دلال يزيد، مرجع سابق، ص 132.

4 المادة 1/13 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

5 المادة 1/13 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

وحيث إن الاتفاقية قد جعلت من الوسيط ضامناً لمسؤولية منظم الخدمة، فإننا نقول: إن الاتفاقية تقرب في معاملته من مركز الوكيل بالعمولة للنقل¹. ونقول: تقرب؛ لأن الاتفاقية لا تشترط الاعتراف في هذا الوسيط، بخلاف الوضع عليه في القانون الداخلي، على الأقل في دولة قطر².

ثالثاً - موقف القانون الفرنسي والمصري من الأداء المميز:

1- موقف المشرع الفرنسي:

يتميز عقد الرحلة السياحية البحرية بأن أحد العناصر الجوهرية في العقد هو النقل بسفينة، وبخلاف كل وسائل النقل الأخرى، فإن مخاطر البحر، وطول الرحلة البحرية السياحية، ومرونة حركة السائح في السفينة، وإمكانية تركيز كل عناصر باقة الخدمات السياحية الترفيهية في تلك السفينة، جعل المشرع الفرنسي البحري في 18/6/1966، يرى أنه، وبغض النظر عن طبيعة عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية، فإنه يكفينا لتحقيق التوازن بين طرفي العقد من منظم الرحلة البحرية السياحية وعميله، أن نخضعهما للنظام القانوني لعقد النقل البحري للأشخاص³. وبذلك، وبغض النظر عن مدى كون هذا المنظم، مالكاً أو مستأجراً أو مجهزاً للسفينة؛ فإنه سيخضع لما يخضع له الناقل البحري للأشخاص من التزامات ومسؤولية.

2- موقف المشرع المصري:

نقل المشرع المصري تنظيمه لعقد الرحلة البحرية السياحية عن المشرع الفرنسي. ومع ذلك اختلف الفقه حول تحديد طبيعة ذلك العقد، مع ملاحظة أن المذكرة الإيضاحية للقانون البحري المصري قد أفصحت عن انتصار لتكييف عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية على أنه وكالة⁴، وهو ما لا نوافق عليه.

رابعاً - موقفنا من الأداء المميز:

في غيبة نظام قانوني خاص لعقد السياحة - كما هو الحال في النظام القانوني القطري - فإن الفقيه مضطراً إلى تكييف هذا العقد، حتى يصل إلى الأحكام القانونية التي يخضع لها. وسبق أن أفصحنا عن رأينا بأن عقد السياحة بين نوعين: تنظيم، أو وساطة. والأداء المميز في تنظيم الباقة السياحية هو عقد المقاول، ما لم تكن صورة المقاول واضحة في مجرد النقل. أمّا الأداء المميز في الوساطة في الحصول على الباقة السياحية، فهي بحسب دور الوسيط، فهي تدور بين السمسرة والوكالة.

1 المادة 25 من اتفاقية اليونيدرو لعام 1970.

2 المادة 3/5 من قانون التجارة القطري. فالسمسرة والوكالة التجارية ينبغي بالتطبيق لهذه المادة أن يتم ممارستها على وجه الاحتراف.

3 بوناسيه وسكابل، مرجع سابق، بند 1263، ص 981.

4 انظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية: بند 194، ص 208. وفي هذا الاتجاه، محمد كمال حمدي، مرجع سابق، بند 978، ص 670.

وبالتالي فإننا نرى وجوب التمييز في مجال عقد الرحلة البحرية السياحية بين تنظيمها، والوساطة في إبرامها، إذا كانت خاضعة للقانون القطري.

فإذا كُنَّا بصدد مجرد وساطة في إبرام عقد رحلة بحرية سياحية، بين المنظم والسائح، فإننا سنكون بصدد وسيطٍ، وله في النظام القانوني القطري صورتان: السمسار والوكيل. فإذا اقتصر دور الوسيط في التقريب بين أطراف العقد، كُنَّا بصدد سمسار، التزامه لا يمتد إلى ضمان إبرام العقد، أو تنفيذه، بالطبع ما لم يُتفق على خلافه، حيث يخضع العقد لشروطه، ثم العادات التجارية المتفق عليها، مستكملةً بالقانون التجاري، فالعرف التجاري، فالقانون المدني، وليس من بين كل ذلك القانون البحري.

أما إذا أبرم الوسيط العقد باسم وحساب العميل (السائح)، فإننا نكون بصدد وكيل تجاري عادي، لا يتعدى التزامه بذل عناية الوكيل المحترف، بالطبع ما لم يتفق على خلافه، حيث يخضع هذا العقد أيضًا لشروطه، ثم العادات التجارية المتفق عليها، مستكملةً بالقانون التجاري، فالعرف التجاري، فالقانون المدني. وليس من بين كل ذلك القانون البحري أيضًا. أما إذا كُنَّا بصدد عقد تنظيم رحلة بحرية سياحية، فإننا نرجح الأداء الرئيس في العقد، ونراه في النقل البحري.

وعلى الرغم من إمكانية تعدد عناصر باقة سياحة الرحلة البحرية، إلا أن ذلك لا يمنع من توحيد تكييفها في حالة عقد تنظيمها. فصحيح أن باقات عقود الرحلات البحرية السياحية متنوعة، فهي تتراوح بين مجرد التنزه في البحر لبعض الوقت خلال بعضٍ من يومٍ أو ساعة، إلى رحلة لعدة أيام تتضمن خدمات مبيت وطعام ونظافة وحراسة وترفيه غير بحري: سباحة، وسينما، وملاهي، بل وقد تمتد الرحلة البحرية لأسابيع، وبالتالي تمر السفينة على عدة دول، يحصل فيها السائح على باقة سياحية برّية فرعية. على الرغم من كل ذلك، إلا أن الرحلات البحرية السياحية، تجمعها خصوصية أنها تتم على وسيلة النقل، وليس خارجها بعكس الرحلة البرية والجوية، وإن تلك الوسيلة تقوم بالرحلة من خلال ملاحية بحرية¹.

ويواجه تكييفنا البحري لعقد تنظيم الرحلة البحرية استثناءً واحدًا، ألا وهو عندما تكون الخدمة التي ستقدم للسائح لا تقع في البحر (على السفينة ذاتها، أو على اتصال بها كالسباحة في البحر والغطس)؛ فعندئذ تخضع مسؤولية منظم الرحلة لمسؤولية المفاوض. وهذا ليس استثناء حقيقي، والحال أن هذا الأداء ليس فرعًا من السياحة البحرية، ولكنه مضافًا إليها، بعقد قابل للفصل عن عقد الرحلة البحرية².

وبذلك نخلص من المبحث الأول حول طبيعة عقد الرحلة البحرية السياحية، إلى أن هذا العقد لا يوجد بهذا الاسم في النظام القانوني القطري مما يتطلب تكييفه، لتحديد ما يقابله من عقود مسماة في القانون القطري. فاستعرضنا اختلاف الفقه حول منهج التكييف والأداء المميز في عقد السياحة،

1 بالطبع مع ملاحظة مقترحنا - السابق الإشارة إليه - في شأن التوسع في مفهوم المنشأة العائمة، لتشمل المركب.

2 وقريبًا من ذلك رأي الأستاذ الدكتور عبد الفضيل أحمد، انظر: مرجعه، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص 476.

وتطبيق ذلك على عقد الرحلة البحرية السياحية، مع الاستئناس بالفقه والقضاء المقارن والمعاهدات الدولية. ولقد انتهينا إلى التفرقة بين صورتين من هذا العقد: تنظيمه، والوساطة فيه. فكلاهما من أنشطة مكاتب السياحة بالتطبيق لقانون السياحة القطري لعام 2018، وبالتالي يلزم لهما الترخيص المسبق. على إن قانون السياحة القطري لعام 2018، لم يُنظم العلاقة بين المُنظم (الوسيط) من جهة، والسائح من جهة أخرى، وبالتالي كانت الحاجة إلى القوانين الأخرى. ولقد وجدنا أنه من حيث تنظيم الرحلة البحرية السياحية، فإن العقد يُعدُّ من قبيل عقد النقل البحري للركاب، بشرط أن يكون المُنظم مالكاً أو مجهزاً للسفينة، يخضع للقانون البحري، فعند غياب ذلك فإن المُنظم يكون مجرد مقاول، يخضع للقانون المدني. أمّا إذا كان دور مكتب السياحة هو مجرد الوساطة، فإن علاقة المكتب بالعميل ستدور بين السمسرة والوكالة التجارية، وهي تخضع للقانون التجاري.

وبذلك، يبقى التساؤل عمّا إذا كان النظام القانوني القطري لعقد الرحلة البحرية السياحية بالتطبيق لكل من التكييفات السالف ذكرها، يُحقق حماية كافية للسائح، ويُوفر نظاماً قانونياً يُحقق التوازن في العلاقة بين طرفي العقد. هذا هو التساؤل الذي نحاول الإجابة عنه في المبحث الثاني، من منظور تحليلي نقدي ومقارن.

المبحث الثاني: النظام القانوني لعقد الرحلة البحرية السياحية

يُعدُّ عقد الرحلة البحرية السياحية من أوائل صور عقود السياحة بصفة عامة، حيث تشير الدراسات المتخصصة إلى أن أهم رحلة سفر و سياحة تم تنظيمها في العصر الحديث، هي تلك التي ترجع إلى العام 1841، والتي قامت بها شركة Tomas Cook، لرحلة تضمّنت استخدام السكك الحديدية، واستئجار سفينة؛ مدشنة ما يُعرف في العصر الحديث بنظام: "التذاكر الجماعية" (Billet-Collectifs)، والمعروف بالإنجليزية باصطلاح: "التذاكر السياحية" (Tourist Tickets)¹.

ولم تُعدّ الرحلات البحرية السياحية قاصرةً على تلك التي تقوم بها يخوتٌ صغيرةٌ بين أجزاء الدولة الواحدة، بل أصبحت من أنماط السياحة العالمية، والتي تُبنى لأجلها السفن العملاقة، وتتعدى فيها الرحلات الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، في ظل ظاهرة "دمقرطة السياحة البحرية" (démocratisation de la croisière)². ويُقصدُ بذلك ظاهرة انخفاض أسعار تلك الرحلات، مما سهّل على الطبقات الوسطى الحصول عليها.

ولا يغيب عن الفطنة أن عقد الرحلة البحرية السياحية هو مجرد نوع من السياحة البحرية. فالسياحة البحرية تقوم على العديد من الأنشطة البحرية، منها تنظيم الرحلات البحرية السياحية.

1 عبد الفضيل أحمد، وكالات السفر، مرجع سابق، بند 7، ص 6 و 7.

2 بوناسيه وسكابل، مرجع سابق، بند 1263، ص 981.

فتشجيع زيارة السياح بحرًا لدولة قطر هو من أوجه السياحة البحرية، ولكننا غير معينين بعقودها، والحال غلبة عدم خضوعها للقانون القطري. فما يعيننا - في حدود نطاق هذا البحث - هو عقد الرحلة السياحية البحرية، الذي يكون فيه مُنظّم الرحلة أو وسيطها، متمتعًا بمقر أعماله في دولة قطر، ويكون منطلق الرحلة السياحية هو دولة قطر، ولا يُهم بعد ذلك أن تكون الرحلة ساحلية محلية أو دولية. فهذه هي الحالات التي يكون فيها القانون القطري معنيًا، بوصفه القانون الواجب التطبيق. وتختلف الدول من موقفها من حماية السائح البحري، فالبعض تجاهل عقد الرحلة البحرية السياحية مُكتفيًا بالقواعد العامة، وهذا هو الموقف في دولة قطر، على أن البعض الآخر تدخل باستحداث أحكام خاصة، تُعزّز من مركز هذا السائح، وهو ما فعلته فرنسا، ونقلت عنها مصر. وبذلك نبدأ باستعراض حماية السائح البحري في فرنسا ومصر (المطلب الأول)، ثم حماية السائح البحري في قطر (المطلب الثاني):

المطلب الأول: حماية السائح البحري في فرنسا ومصر

يُحسب لصالح المشرع الفرنسي انتباهه إلى خصوصية الرحلة البحرية السياحية، وعنه نقل المشرع المصري، على أن تلك المعالجة الخاصة، ما لبثت وأن أصبحت عنصرًا بسيطًا، ضمن نظام متكاملٍ لحماية السائح - أي سائح - بوصفه مستهلكًا.

أولاً - حماية السائح البحري في فرنسا:

ينظر القانون الفرنسي إلى السائح البحري (croisiériste) على أنه مستهلك، وإن كان مستهلكًا متوسط الحال (consommateur moyen)¹. ويحسب لصالح المشرع الفرنسي، أنه سبق المشرع الأوروبي في حماية السائح البحري، وذلك بمناسبة تحديث التشريعات الفرنسية في العام 1966، كما سلف البيان. وهو ما تحقّق في شأن الرحلة البحرية السياحية، بموجب بعض المواد اليسيرة، ولكن ذات الأثر البالغ. علمًا بأنه ما لبث وأن تحوّل هذا الإنجاز إلى عنصرٍ صغيرٍ من منظومةٍ أكبر، ألا وهي حماية السائح - بغض النظر عن نوع الخدمة السياحية - بوصفه مستهلكًا.

1 - حماية السائح البحري بوصفه راكبًا بحريًا:

يتمتع السائح البحري - بالتطبيق للقانون الفرنسي - لحماية قانونية فعّالة من جهتين: فالقانون البحري الفرنسي ومن العام 1966، قد أخضع عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية لنظام قانوني خاص، يقوم على الشكلية وعلى رفع مستوى حماية السائح إلى تلك المتوفرة للراكب البحري، فضلًا عن حرص فرنسا - بالتطبيق للقانون الأوروبي - على التصديق على أحدث الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة.

1 المرجع السابق، بند 1263، ص 981.

(أ) حماية السائح البحري بالتطبيق للقانون البحري الفرنسي:

بدأ المشرع الفرنسي في حماية السائح البحري مبكراً، وذلك بموجب استحداث ثلاثة مواد تضمنها الفصل الرابع من التشريع البحري الصادر في 18/6/1966، وهي المواد: 47 و 48 و 49، وذلك تحت عنوان: "منظمو الرحلات البحرية" (Organisateurs de croisières maritimes)¹. وعلى الرغم من أن هذه النصوص هي محل جدلٍ فقهيّ الآن بشأن مدى إلغائها، نظراً لعدم انتقالها إلى تقنين النقل (Code des transports) في العام 2010، إلا أن الفقه يُسلم بأن مضمونها يُطبق بشكلٍ غير مباشر²، بموجب النصوص القانونية التي تحمي السائح، والتي ترد في تقنين السياحة (Code de tourisme). فالتشريع البحري الفرنسي لعام 1966 قد تمّ الغاؤه، بنقل مواده إلى تقنين النقل، بموجب القرار رقم (1307) للعام 2010، والصادر في 28/10/2010. على أن هذا القرار لم يمتد إلى المواد 47 و 48 و 49، فلا هي ألغيت، ولا هي نقلت إلى تقنين النقل.

وفي ظل عدم التعريف التشريعي، وندرة تعرض القضاء الفرنسي لهذا الأمر، يُعرّف الفقيهان بوناسيه وسكابل عقد الرحلة البحرية السياحية (la croisière maritime)، بأنه: "النشاط الذي يتمثل في تقديم وتوفير أداء رئيس لرحلة بحرية، للعملاء الذين يطلق عليهم السياح البحريون، وذلك في ظروف خاصة من الترفيه والسكن، وهو أداء يصاحبه بشكل رئيس أداءات أخرى مُكمّلة"³.

ولعلّ أهم ما يميّز التشريع البحري الفرنسي لعام 1966، هو تدشين مبدأ المسؤولية الشخصية لمنظّم الرحلة البحرية عن الأضرار التي تصيب الراكب وأمتعته⁴. كما أنه بموجب التشريع البحري الفرنسي لعام 1966؛ يلتزم المنظّم للرحلة البحرية بأن يُسلم لكل سائح أو مجموعة سائحين محرراً بالرحلة (titre de croisière)⁵. فعدم الوفاء بهذا الالتزام يُعرّض منظّم الرحلة لجزاء البطلان، وهو بطلان لصالح السائح، وبالتالي هو وحده الذي له التمسك به⁶.

1 المرجع السابق، البنود 1263-1271، ص 981-990.

2 المرجع السابق، بند 1268، ص 983.

3 وهو ما نصه بالفرنسية:

"La croisière maritime est l'activité qui consiste à offrir et à fournir à des clients, dénommés croisiéristes, une présentation principale de voyage maritime, dans des conditions particulières de confort et d'agrément, présentation généralement accompagnée de prestations complémentaires". Op. cit., note 1264, p. 981.

4 المادة 49 من التشريع البحري الفرنسي لعام 1966.

5 المادة 47 من التشريع البحري الفرنسي لعام 1966.

6 يلاحظ أن اتفاقية اليونيدروا لعام 1970 تطلّبت أيضاً كتابة ولكنها جعلتها للإثبات وليس للانقضاء. انظر: المادة 1/7 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

ويتكون مُحَرَّر الرحلة البحريَّة من عنصرين: أولاً، تذكرة للرحلة (billet de croisière)، وهي تتضمن عدة بيانات، تخلفها يؤدي أيضاً إلى بطلانها، وهي: اسم ونوع السفينة، اسم وعنوان المنظمين، درجة ورقم حجرة الراكب، وثمان الرحلة (le prix de voyage)، وغير ذلك من الرسوم (les frais)، وبيانات الرحلة (les modalités de voyage) من: ميناء القيام، وميناء الوصول، التواريخ، ومواني التوقف المتوقعة (les escales prévues)، والخدمات الفرعية الموعود بها. فضلاً عن تذكرة الرحلة، يتمتع السائح البحري أيضاً بالحق في كارنيه الرحلة (دفتر قسائم الرحلة) (le carnet de croisière). علماً بأن تقنين السياحة يتضمن ضوابط مقابلة تغطي كل عقود السياحة، وليس فقط البحريَّة.

وكما سبقت الإشارة، فإن الحل العملي الذي جاء به التشريع البحري الفرنسي لعام 1966، هو إخضاع مُنظَّم عقد الرحلة البحريَّة السياحيَّة لذات النصوص القانونية الواجبة التطبيق على عقد النقل البحري للأشخاص. إنه الحل الذي نصفه بالسحري؛ لأنه حقَّق أمرين جليلين للسائح البحري: أولاً، بموجبه خضع مُنظَّم الرحلة البحريَّة لالتزامات الناقل البحري ونظام مسؤوليته، بما هو معروف عنه من تطور في اتجاه حماية الراكب، وثانياً حل مشكلة التكييف، التي اختلف حولها الفقه والقضاء. وبذلك يكفي أن يقوم المشرع الفرنسي بتطوير النظام القانوني لعقد البحري لنقل الراكب، حتى يتطوَّر معه النظام القانوني لعقد السياحة البحريَّة.

(ب) تصديق فرنسا على الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة:

وفي شأن الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بالسياحة البحرية بشكل غير مباشر، ننوه إلى أن فرنسا تُعدُّ من الدول الطرف في اتفاقية أثينا لنقل الراكب وأمتعتهم بحراً لعام 1974، وبخاصة بعد تعديلها الثوري بموجب بروتوكول عام 2002، وذلك تحت تأثير الالتزام بذلك التعديل بموجب اللائحة الأوروبية رقم (392) لسنة 2009، والصادرة بتاريخ 23/4/2009. وهو ما يعني المزيد من تحسين النظام القانوني لعقد النقل البحري للركاب وأمتعتهم بالبحر، وبخاصة من حيث: مقدار التعويضات، والتأمين الإجباري¹. كما أن فرنسا من الدول الأطراف في اتفاقية لندن لتحديد المسؤولية عن الديون البحريَّة لعام 1976، والأهم أنها من الدول الأطراف في بروتوكول تعديل هذه الاتفاقية للعام 1996، بما يعنيه ذلك من ارتفاع مبالغ التعويضات التي يلتزم بها الناقل البحري الدولي للركاب في أحوال الكوارث البحرية.

1 محمد سالم أبو الفرج، "معاهدة أثينا لنقل الراكب وأمتعتهم لعام 2002 - دراسة تحليلية لأساس وحدود مسؤولية الناقل البحري مقارنة بالقانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980"، مجلة أكاديمية أحمد بن محمد العسكرية للعلوم الإدارية والقانونية (تحت الطبع).

2- حماية السائح البحري بوصفه مستهلكًا:

يعود الفضل إلى القانون الأوروبي في شأن النظام القانوني التفصيلي الحالي لحماية السائح بوصفه مستهلكًا.

وبالتالي يتمتع السائح البحري في فرنسا بالعديد من النظم الحماية، يُعود الفضل في إقرارها إلى القانون الأوروبي، نستعرض أهمها في عجالة:

(أ) التوجيهات الأوروبية بشأن باقة الرحلات منذ العام 1990 وحتى 2015:

كما سبقت الإشارة، فإن المسؤولية الشخصية لمنظم الرحلة البحرية السياحية في فرنسا، قد بدأت بموجب التشريع البحري لعام 1966، وهو ما أعقبه تأكيد بموجب التوجيه الأوروبي (314) لسنة 1990، والصادر بتاريخ 13/6/1990، لكي ينطبق على كل منظمي الرحلات، ولو لم تكن بحرية، وهو التوجيه الذي، تم تنفيذه في فرنسا بموجب القانون الصادر في 13/7/1992، والمُعدّل في 12/7/2009، والذي تم دمج بعض موادّه في تقنين السياحة (Code de tourisme)، في المواد من رقم 211 إلى ما بعدها¹. إنها المسؤولية التي اتسعت، مع التوسع في نطاق مسؤولية كل منظمي الخدمات السياحية، وذلك بموجب صدور الأمر الفرنسي رقم (1717) لسنة 2017، في 20/12/2017، والنافذ في 1/7/2018، تنفيذًا للتوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015، والصادر في 25/11/2015، والسابق الإشارة إليه، مستحدثًا فكرة: "أداء الرحلة المرتبطة"، بمناسبة تناول تكييف عقد السياحة بأنه بيعٌ.

والجدير بالذكر أن التوجيه الأوروبي لعام 2015 يتضمّن تفاصيل كثيرة، الهدف منها تجاوز مرحلة حماية السائح إلى ما هو أكثر من ذلك، من تحقيق التوازن في العلاقة بين مجتمع صناعة السياحة، من جهة، ومستهلكيها من جهة أخرى، وهو سنحاول أن نبرز أهم ركائزه لاحقًا، بمناسبة تقديم مقترحات تطوير النظام القانوني القطري.

(ب) اللائحة الأوروبية بشأن تعطلُّ الرحلات:

والجديرة بالذكر أن السائح البحري يستفيد أيضًا من القواعد الحماية التي وضعها الاتحاد الأوروبي عند تعطلُّ الرحلات. ففي هذا الشأن صدرت اللائحة الأوروبية رقم (1177) لسنة 2010، في 24/11/2010، لتضع إطارًا قانونيًا يشبه ذلك المتوفّر للركاب الجويين فيما يتعلق بتعطلُّ رحلاتهم، حيث يفرض على مشغلي الرحلات سلسلة من الالتزامات فيما يتعلّق: بالإعلام، والمعونة، وعدم التمييز ضد المعاقين ومحدودي القدرة على التحرك.

1 بوناسيه وسكابل، المرجع السابق، بند 1265، ص 981.

(ج) اتفاقية روما وتقييد حرية الاتفاق على القانون الواجب التطبيق:

قد يتم تنفيذ عقد الرحلة السياحية بين عدة دول، مما يثير تنازع القوانين. ولا شك أن انفراد مُنظّم الرحلة البحريّة بصياغة العقد، قد يجعله يستغل هذا الأمر لكي يضع في هذا العقد شرط قانون واجب التطبيق يضمن له أقل الالتزامات القانونية، وأخف قواعد المسؤولية، وأكثر نطاقاً للحرية التعاقدية. على أن ذلك يحده، ما تتضمنه المادة 3 من اتفاقية روما، والمبرمة في 19/1/1980، والتي حرصت على النص على ألا يؤدي اختيار القانون الواجب التطبيق إلى حرمان المستهلك من الحماية التي توفرها له النصوص الآمرة في قانون الدولة التي يتمتع فيها بإقامته المعتادة (résidence habituelle). مع ملاحظة أنه، وعلى الرغم من أن اتفاقية روما لا تنطبق بموجب مادتها الخامسة على النقل، إلا أنها تعلن صراحةً انطباقها على العقد الذي يقدم أداءات مُركّبة من النقل والإقامة (de transport et de logement) في مقابل سعر إجمالي (prix global)، وهو ما يطابق فكرة "باقة الرحلة" (voyage à forfait)¹، بالتطبيق للتوجيه الأوروبي لسنة 2015 سابق الإشارة.

(د) اللائحة الأوروبية رقم 44/2011، وتقييد حرية الاتفاق على الاختصاص القضائي:

والجدير بالذكر أن الاتحاد الأوروبي يحمي أيضاً المستهلك المتوطن في دول الاتحاد الأوروبي من شروط الاختصاص القضائي الأجنبي². ففي هذا الشأن وبموجب اللائحة الأوروبية رقم (44) لسنة 2001، والصادرة في 22/12/2000، يتمتع المستهلك بالحق في أن يرفع دعواه أمام محاكم الدولة الأوروبية التي يتمتع هذا المستهلك فيها بالتوطن³، مع الحد من أي شرط اختصاص مخالف بحقوق المستهلك⁴.

ثانياً - عقد السياحة البحريّة في القانون المصري:

نظّم المشرع البحري المصري عقد الرحلة البحريّة السياحية⁵ في ست مواد، وهي المواد من 273-278، من قانون التجارة البحريّة، والصادر بالقانون رقم (8) لسنة 1990، متأثراً بالتشريع البحري الفرنسي المقابل للعام 1966. ويلاحظ أن المشرع المصري قد نقل عن قرينه الفرنسي اصطلاح "مُنظّم الرحلة"، وكذلك الأسس القانونية في تنظيم علاقته القانونية بعملائه، والذين أطلق عليهم "المشركين"، من حيث الالتزامات والمسؤوليّة.

1 المرجع السابق، بند 1266، ص 982.

2 المرجع السابق، بند 1267، ص 982.

3 المادة 16 من اللائحة الأوروبية رقم (44) لسنة 2001.

4 المادة 17 من اللائحة الأوروبية رقم (44) لسنة 2001.

5 محمد قايد، مرجع سابق، البنود من 290-223، ص 221-223.

1- التزامات مُنظّم الرحلة البحريّة السياحية:

نقل المشرع المصري عن قرينه الفرنسي تمكين السائح من إثبات العلاقة بينه وبين مُنظّم الرحلة البحريّة السياحية، فألزم مُنظّم الرحلة بأن يُسلّم كل مشترك أو مجموعة من المشتركين تذكرة للرحلة، وإلا اعتبر العقد باطلاً، وإن كان البطلان لصالح المشترك، لهذا الأخير وحده التمسك به¹. وبالتالي فإنه وعكس رضائية عقد الرحلة البحريّة في القانون القطري، فإن هذا العقد في مصر يُعدُّ شكلياً.

وحتى لا يفرغ مُنظّم الرحلة تذكرة الرحلة من مضمونها، فقد نص المشرع البحري المصري أيضاً على حد أدنى من بياناتها - قريب من النص الفرنسي - وهي: اسم السفينة، واسم مُنظّم الرحلة وعنوانه، واسم المسافر وعنوانه، ودرجة السفر ورقم الغرفة في السفينة، ميناء القيام وميناء الوصول والموانئ المتوسطة المعينة لرسو السفينة، تاريخ القيام وتاريخ العودة الخدمات التي يتعهد مُنظّم الرحلة بتقديمها للمسافر المشترك فيها، والتمن والنفقات². فإذا كان مُنظّم الرحلة البحريّة السياحية قد وعد بخدمات بريّة، كما في شأن زيارة معالم أثرية، أو مطاعم بريّة، أو رحلة بريّة، فإن على مُنظّم الرحلة أن يُسلّم العميل - فضلاً عن تذكرة الرحلة - دفترًا يشتمل على قسائم تُبيّن في كل منها الخدمات التي يتعهد مُنظّم الرحلة بتقديمها للعميل³.

وبذلك فإن تذكرة الرحلة، في القانون البحري المصري، هي بمثابة الحد الأدنى للعقد بين مُنظّم الرحلة البحريّة وعميله، ويجوز أن تأتي تنفيذًا لشروط عقد سابقٍ عليها ينظم الرحلة، بل أن التزامات مُنظّم الرحلة لا تقتصر على ما ورد منها في عقد الرحلة أو التذكرة، بل يمتد أيضاً إلى أي شروطٍ سابقةٍ يكون قد أعلن عنها المنظم بمناسبة التسويق للباقة السياحية⁴، فضلاً عما قد يرد في دفتر القسائم⁵.

2- مسؤولية مُنظّم الرحلة البحريّة:

(أ) مسؤولية منظم الرحلة البحريّة السياحية المحليّة:

لم يضع المشرع المصري نصوصاً تفصيلية في شأن مسؤولية مُنظّم الرحلة البحريّة السياحية، مكتفياً بتبني مبدأ المسؤولية الشخصية عن الضرر الذي يصيب شخص العميل، والذي أطلق عليه "المسافر"، أو أمتعة هذا العميل، أثناء تنفيذ عقد النقل البحري. حيث أحال المشرع البحري المصري، بعد ذلك على أحكام المسؤولية الواردة في شأن النقل البحري

1 المادة 274 من القانون البحري المصري.

2 المادة 275 من القانون البحري المصري.

3 المادة 276 من القانون البحري القطري.

4 المادة 273 من القانون البحري المصري.

5 المادة 277 من القانون البحري المصري.

للأشخاص، وهي التي وردت في المواد من 256 إلى 272 من قانون التجارة البحرية¹. إنه الحل الذي يذكرنا، بالتشريع البحري الفرنسي لعام 1966.

وتُعدُّ من صور أخطاء مُنظِّم الرحلة البحرية السياحية، والتي يمكن أن تثير مسؤوليته: إلغاء الرحلة، أو تقصير مدتها، أو تعديل برامجها، أو التجاوز عن تقديم خدمة وعد بها، أو توفير سفينة غير تلك المتعهد بها، أو وضع العميل في درجة أدنى من درجة تذكته. وبذلك يشترك المشرع المصري مع الفرنسي من حيث إنه يُجيد مشكلة تكييف عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية. فبغض النظر عن تكييف علاقة مُنظِّم الرحلة بالعميل، فإن هذا المُنظِّم مسؤول مسؤولية شخصية، وهو مسؤول بذات النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للركاب. ولقد أشارت المذكرة الإيضاحية للقانون البحري المصري إلى أن هذا الحل هدفه التيسير على العميل (المشارك) بتمكينه من مقاضاة شخص يعرفه، وتعاقد من خلاله، وذلك إذا شقَّ عليه الرجوع على الناقل مباشرة²، بما معناه أنه يجوز الرجوع مباشرة على الناقل البحري، بل ويجوز مُنظِّم الرحلة - إذا ما رُفِعَت عليه الدعوى إدخال الناقل ضامناً، وللمنظم إذ أراد أن يرجئ ذلك برجوع، على الناقل بما يكون قد حكم به عليه³.

علماً بأن الناقل البحري للركاب في القانون البحري المصري يضمن سلامة المسافر، ولا يستطيع أن يدفع مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي، وهو مسؤول عن الأمتعة المسجلة، ولا يُسأل عن الأمتعة غير المسجلة إلا بإثبات الخطأ، ومسؤوليته محدودة، وإن كانت قابلة للسقوط⁴.

وحيث إن مُنظِّم الرحلة البحرية يُقدِّم لعملائه باقَّة من الخدمات، منها النقل البحري، فإنه في شأن بقية تلك الخدمات، وإن كان يُسأل عنها مسؤولية شخصية، وإن تعهَّد القيام بها عن طريق آخرين - وهذا هو الغالب - إلا أنه في شأن تلك الخدمات، يخضع لقواعد المسؤولية العقدية بعيداً عن نصوص القانون البحري، ومثال ذلك إخلال المُنظِّم بالتزامه بتدبير الإقامة، أو نقل المشتركين للمزارات السياحية، أو ضياع أو إصابة الراكب أثناء الرحلة البرية، ففي تلك الحالات "يسأل مُنظِّم الرحلة البحرية وفقاً لقواعد المسؤولية

1 المادة 278 من القانون البحري المصري.

2 انظر المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية المصري: بند 194، ص 208.

3 محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 672، هامش 2.

4 مختار البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، بند 272، ص 456. وبالتالي فإنه نظام أكثر حماية من ذلك الوارد في اتفاقية اليونيدرو لعام 1970، وبخاصة من حيث إن التزام منظم الرحلة وفقاً لهذه الأخيرة هو التزام ببذل عناية. انظر المادة 1/17 منها.

العقدية وطبيعة الالتزامات الناشئة عن التذكرة أو دفتر القسائم¹. وبالتالي، فإن الأضرار التي تصيب العميل في البر، الأصل فيها أنها غير خاضعة لتحديد القانوني للمسؤولية، كما هي واردة في القانون البحري².

وفي رأينا، فإن الإحالة السابق المشار إليها هي قاصرة على الرحلة البحرية الداخلية، فإن كانت دولية، فإن الإحالة تكون على نصوص الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق؛ وإن كنا نوصي على المشرع أن ينص على ذلك صراحةً.

(ب) مسؤولية منظم الرحلة البحرية السياحية الدولية:

يُحسب لصالح جمهورية مصر العربية أنها من الدول التي تحرص على الانضمام إلى معظم الاتفاقيات الدولية الموحدة للقانون البحري، فهي من دول اتفاقية بروكسل لعام 1961 في شأن النقل البحري للركاب، فضلاً عن اتفاقية أثينا لعام 1974³، واتفاقية لندن بشأن تحديد المسؤولية عن الديون البحرية لعام 1976.

على أنه يؤخذ على جمهورية مصر العربية أنها لم تنضم بعد إلى البروتوكولات المحدثة لكل من اتفاقية أثينا لعام 1974، واتفاقية لندن لعام 1976. ونقصد بذلك بروتوكول اتفاقية أثينا لعام 2002⁴، والذي دخل حيز النفاذ الدولي في 2014/4/23. وكذلك، بروتوكول لندن لعام 1996، في 2012/4/19، وهو ما نفذ دولياً في 2015/6/8⁵.

المطلب الثاني: النظام القانوني القطري لعقد الرحلة البحرية السياحية

يتطلب التحليل النقدي للنظام القانوني القطري لعقد الرحلة البحرية السياحية، البدء بتحديد متى ينطبق هذا القانون. ثم بيان أوجه قصور قانون السمسة والوكالة في استيعاب الوساطة في تنظيم عقد الرحلة السياحية، بصفة عامة، ثم تقييم حماية القانون القطري للسائح بوصفه راكباً بحرياً، ثم بوصفه مستهلكاً، وصولاً إلى توصيات تطوير هذا النظام. وذلك على النحو التالي بيانه:

أولاً: متى ينطبق القانون القطري؟

لا توجد مشكلة في تحديد القانون الواجب التطبيق، إذا كانت الرحلة البحرية السياحية ينفذها مكتب السياحة بنفسه في دولة قطر⁶، فهذا يندرج فيما يُطلق عليه قانون السياحة القطري لعام 2018

1 نقلاً عن: المرجع السابق، بند 272، ص 455.

2 محمد كمال حمدي، مرجع سابق، ص 672، هامش 1.

3 المرجع السابق، بنود 982 إلى 987 مكرر، ص 673 إلى 682.

4 وفي رأينا، فإنه وحيث إن دولة مصر طرفاً في اتفاقية أثينا لعام 1974، فإن عليها أن تنسحب من اتفاقية بروكسل لعام 1961.

5 انظر حول ملخص تلك الاتفاقية وتواريخ تعديلاتها، والنفاذ الدولي، صفحة الاتفاقيات الدولية البحرية على موقع المنظمة البحرية الدولية.

6 المادة 143 من القانون البحري القطري.

"النقل السياحي"¹. وبالتالي فإن على المكتب أن يستوفي الترخيص المُسبق لهذا النشاط، بالتطبيق لقانون السياحة. فإذا حدث إخلال بالعقد، فإن مسؤولية المكتب مع العميل، ستخضع لما يتخضع له عقد النقل البحري للركاب في القانون البحري القطري². مع ملاحظة، التزام الناقل البحري السياحي - وبالتطبيق لقانون السياحة - مثله مثل كل المنفذين للخدمات السياحية، بتزويد العميل بفاتورة تُدرج بها الخدمات المُقدّمة، وقيمة كل منها، باللغة العربية³.

ولم يذكر القانون البحري القطري موقفه من المكاتب التي تُنظّم الرحلة البحريّة السياحية، دون أن تكون شركة نقل بحري؛ وكذلك الموقف من قيام هذه المكاتب بمجرد التوسط في إبرام عقود رحلات بحريّة سياحية يُنظمها الآخر. إنها المكاتب التي وصفها قانون السياحة "بمكاتب السياحة"⁴، والتي أُلزمها هذا القانون أيضًا بالترخيص المُسبق⁵، دون أن يضع لعلاقتها بعملائها نظامًا قانونيًا تفصيليًا⁶.

ويغلب أن يكون عقد الرحلة البحريّة السياحية، والمبرم في دولة قطر داخليًا، ولكن لا يوجد ما يمنع من تصور أن تنفذ مكاتب السياحة في دولة قطر رحلات بحرية سياحية تتعدى المياه الإقليمية الوطنية، مارّة بدولٍ أخرى؛ أي أن يكون العقد "دوليًا"، وبخاصة عقب تدشين العديد من الخطوط الملاحية المنتظمة لنقل الركاب بحرًا، بين دولة قطر ودول الجوار⁷. مما يُثير التساؤل حول مدى إمكانية تطبيق اتفاقيات دولية في هذا الشأن؟

بدايةً، دولة قطر ليست بطرفٍ في "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، كما أن دولة قطر ليست بطرف في الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بمسؤولية الناقل البحري للركاب، اتفاقية أثينا لعام 1974 وتعديلاتها، أو تحديد المطالبات البحرية اتفاقية لندن لعام 1976 وتعديلاتها.

وبالتالي فإن تنازع القوانين في عقد الرحلة البحريّة السياحية سيتم فضه في دولة قطر، باللجوء إلى قانون داخلي مُحدّده، قواعد تنازع القوانين القطرية⁸، وهو ما يغلب أن يفضي إلى تطبيق القانون

1 المادة الأولى من قانون السياحة القطري.

2 المواد من 168 إلى 183 من القانون البحري القطري.

3 المادة 6/13 من قانون السياحة القطري.

4 انظر تعريف "المنشآت السياحية" في المادة الأولى من قانون السياحة القطري.

5 وبخاصة المواد من 2-10 من قانون السياحة القطري. حيث يندرج النشاط السياحي البحري ضمن تعريف قانون السياحة للأنشطة السياحية. انظر المادة 1 من قانون السياحة القطري.

6 فهي ملتزمة أيضًا مثلها مثل كل المنشآت السياحية، بفاتورة الخدمات المُقيّمة والمحرة بالعربية. المادة 6/13 من قانون السياحة القطري.

7 ففي 2018/12/24، دشنت قطر خطًا ملاحيًا لنقل الركاب مع الدول المجاورة، لنقل الركاب وسياراتهم، من خلال السفينة "جراند فيري"، والتي تميّز بقدرتها على استيعاب 873 شخصًا، وأكثر من 700 سيارة مختلفة الأحجام، حيث تستغرق رحلة السفينة من ميناء حمد إلى ميناء صحار أو الكويت 20 ساعة. انظر: بدء الرحلات البحرية إلى عمان والكويت، صفحة الاقتصاد، الشرق، 2018/12/24.

8 انظر في شأن فض النزاع في شأن الأحكام الموضوعية للعقود ذات العنصر الأجنبي: المادة 27 من القانون المدني القطري، والصادر بالقانون رقم (22) لسنة 2004 (الجريدة الرسمية، العدد 11، 8/2004).

القطري ذاته، بالنسبة للعقود المبرمة في دولة قطر¹. على إنه لا يوجد ما يمنع من أن تُطبق المحاكم القطرية قوانين أجنبية أخرى، أو اتفاقيات دولية، عند اتفاق الأطراف على ذلك، وذلك بالتطبيق للمادة 27 من القانون المدني القطري، على الأقل طالما أن تلك القوانين تُقدّم حماية أكبر للسائح، كما هو الحال في شأن الاتفاق على تطبيق حدود المسؤولية؛ كما هو الحال في التعويضات الواردة في تعديلات اتفاقية أثينا لعام 2002.

ثانياً: قصور قانون السمسرة والوكالة

سبق وذكرنا أن بعض الفقه والقضاء قد كيّف عقد السياحة على أنه صورة من صور الوكالة. ولقد رأينا أن الاتجاه الحديث يذهب إلى التفرقة بين تنظيم الباقية السياحية والوساطة فيها، فالوساطة في الخدمات السياحية تدور بين السمسرة والوكالة، بحسب طبيعة مهمة مكتب السياحة. ولا شك في قصور القواعد العامة الحاكمة للسمسرة والوكالة في حماية السائح، وعدم تحقيقها للتوازن بين أطراف العقد.

فمن جهة القصور في حماية السائح، فإن التزام الوكيل هو ببذل عناية، وليس بتحقيق نتيجة². ومن حيث القصور في تحقيق التوازن؛ فإن السمسار والوكيل لا يتمتعان بتحديد للمسؤولية، على الرغم من التمتع بحرية الاتفاق على شروط الإعفاء من المسؤولية، حيث لا يُعطّل ذلك سوى الغش والخطأ الجسيم، بالتطبيق للقواعد العامة³. علماً بأن القواعد العامة تسمح بالاتفاق على الاعفاء من المسؤولية عن أخطاء التابعين، ولو كانت عن غشٍ أو خطأً جسيماً⁴. وهي أحكام لا تصب في مصلحة السائح⁵.

ولا تفوتنا الإشارة إلى أنه وحيث أن مسؤولية السمسار والوكيل لا تخضع لنظام قانوني لتحديد المسؤولية، فإنه سيصعب التأمين الإجباري من مخاطر المهنة، وسيتعرّض السمسار والوكيل، بذلك لمخاطر ارتفاع سقف التعويضات.

1 فوقاً للمادة 27 من القانون المدني القطري، يُخضع موضوع عقد الرحلة البحرية الدولية السياحية، والمبرم في دولة قطر، للقانون الذي يتفق عليه أطراف العقد صراحة أو ضمناً، وإلا خضع هذا العقد لقانون الوطن المشترك لطرفيه، وإلا فللقانون البلد إبرام هذا العقد. وبذلك يغلب أن يكون القانون القطري، هو القانون الواجب التطبيق على عقد الرحلة البحرية الدولية السياحية والمبرمة في قطر.

2 المادة 1/273 من قانون التجارة القطري.

3 المادة 1/259 من القانون المدني القطري.

4 المادة 2/259 من القانون المدني القطري.

5 صحيح أن إبطال شروط الاعفاء وتحديد المسؤولية وارد، إذا كان أساس المسؤولية هو العمل غير المشروع (مسؤولية تقصيرية)؛ إلا أن هذا الحل تكتنفه صعوبات التطبيق، حيث يتحمل السائح عبء إثبات العمل غير المشروع في حق الوكيل أو السمسار، كما أنه قد يجرمه من بعض مميزات المسؤولية العقدية الأخرى، تنفيذاً لمبدأ عدم جواز الجمع بين المسؤولية العقدية والأخرى التقصيرية. المادة 3/259 من القانون المدني القطري. جابر محجوب، مصادر الالتزام في القانون القطري - المصادر الإرادية وغير الإرادية، الجزء الأول من النظرية العامة للالتزامات، كلية القانون، جامعة قطر، الدوحة، 2016، ص 528.

ثالثاً: حماية القانون القطري للسائح بوصفه راكباً بحرياً

لم يتضمّن القانون البحري القطري نصوصاً خاصة تنظم عقد الرحلة البحرية السياحية، على أن منظّم الرحلة البحرية الذي يمتلك السفينة، أو يكون مُجهّزاً أو مستأجراً لها، يخضع للنظام القانوني الخاص بالناقل البحري للركاب، بخاصة من حيث التزاماته ومسؤوليته، حيث تستجيب هذه الحالة لتعريف الناقل البحري في القانون البحري القطري¹.

وتتبقى مشكلة المنظّم الذي لا يمتلك السفينة أو لا يكون مُجهّزاً أو مستأجراً لها. ففي غياب النص، سيواجه القاضي القطري تحدياً في شأن تكييف عقد تنظيم الرحلة البحرية، بما يعرضه لكل المسارات السابق الإشارة إليها في المبحث الأول، من حيث الاختلاف في منهج التكييف، وتحديد الأداء المميّز.

حتى إذا حاول القاضي القطري أن يجاري التشريع الفرنسي والمصري، بإخضاع منظّم الرحلة البحرية السياحية لنصوص مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري القطري، فإن الملاحظ قصور النصوص البحرية القطرية الحالية من حيث التعويضات المستحقة، فضلاً عن أن دولة قطر ليست طرفاً في الاتفاقيات الدولية الموحدة للقانون البحري الخاص، والتي تقوم برفع حدود التعويض كل فترة، بما يواكب انخفاض القوة الشرائية للنقود.

فالجدير بالذكر أن مبالغ تحديد المسؤولية في القانون البحري القطري، والتي تنطبق على النقل البحري الداخلي والدولي دون تمييز، زهيدة بشكلٍ مجحفٍ بمصلحة المضرور.

فعلى سبيل المثال يبدأ الحد الأقصى لمجموع تعويضات الإصابات البدنية للحادث البحري، أي أكثر من وفاة واحدة أو جرح، بمبلغ إجمالي 150 ألف ريال قطري، يزداد بمعدل 500 ريال لكل طن حمولة للسفينة بعد حمولتها الأساسية وهي 300 طن². في حين أن المبلغ الإجمالي لتحديد المسؤولية عن الأضرار البدنية - في التعديل الثاني لعام 2012 لاتفاقية لندن لعام 1976 - يبدأ من مبلغ 3.02 مليون وحدة سحب خاصة (أي ما يزيد على 4 مليون دولار أمريكي)، للسفن ذات حمولة ألفي طن، مع زيادة عن كل طن بنسب موزعة على شرائح (1208 - 906 - 604 وحدة سحب خاصة) بحسب الحمولة (2001 - 30001 - 70001 طن)³. إنها الفجوة التي ينبغي أن يستدرکها المشرع القطري - في أقرب فرصة - وذلك برفع مماثل لحدود المسؤولية في القانون البحري القطري، فضلاً عن الانضمام إلى اتفاقية لندن لعام 1976، وفقاً لأحدث تعديل لها للعام 2012.

1 المادة 143 من القانون البحري القطري.

2 المادة 1/71 من القانون البحري القطري.

3 وهو ما أدى إلى تعديل المادة 3 من بروتوكول اتفاقية لندن لعام 1996.

رابعاً: حماية القانون القطري للسائح بوصفه مستهلكاً

1- السائح مستهلكاً في قانون حماية المستهلك:

يُجسَّب لصالح النظام القانوني القطري حمايته للمستهلك، وبخاصة بموجب قانون حماية المستهلك، والصادر بالقانون رقم (8) لسنة 2008¹. ويمكن إدراج السائح ضمن مفهوم المستهلك في هذا القانون، فالسائح يحصل على خدمة إشباعاً لحاجة شخصية². وبالتالي فإن السائح البحري في دولة قطر - وكما هو حال كل سائح فيها - يتمتع بالحقوق العامة للمستهلك، وبخاصة الحق في الصحة والسلامة³، والحصول على المعلومات والبيانات⁴، والحصول على المعرفة اللازمة لحماية حقوقه⁵، والحق في التعويض العادل⁶، والحق في التقاضي⁷. وكذلك يلتزم مُنظِّم الرحلة السياحية بوصفه مزود خدمة⁸: بتقديم بيانات الخدمة وأسعارها⁹، وضمان الخدمة خلال مدة معقولة¹⁰، والمطابقة القياسية¹¹، والتوعية عند اكتشاف العيب¹². على أن ذلك لا يكفي بالمقارنة بما عليه الحال في الاتجاهات الحديثة في حماية السائح كمستهلك، على الأقل بالقدر الذي سبق وإن أشرنا إليه في أوروبا.

فقد سبق ورأينا، أن القانون الأوروبي يحمي المستهلك المقيم في أوروبا من الشروط التعاقدية التي تؤثر فيما يتمتع به من حماية في القانون الأوروبي، وبخاصة من حيث شرط القانون الواجب التطبيق، وشرط الاختصاص القضائي. ولكن ذلك غير واضح في القانون القطري لحماية المستهلك.

2- السائح مستهلكاً في قانون السياحة:

بالرجوع إلى قانون السياحة القطري لعام 2018، نجده يُعرِّف الأنشطة السياحية - بشكلٍ عامٍ

1 الجريدة الرسمية القطرية، العدد 7، 25/7/2008.

2 حيث تُعرِّف المادة 1 من قانون حماية المستهلك القطري المستهلك بأنه: "كل من يحصل على سلعة أو خدمة، بمقابل أو بدون مقابل، إشباعاً لحاجته الشخصية أو حاجات الآخرين، أو يجري التعامل أو التعاقد معه بشأنها".

3 المادة 1/2 من قانون حماية المستهلك القطري.

4 المادة 2/2 من قانون حماية المستهلك القطري.

5 المادة 5/2 من قانون حماية المستهلك القطري.

6 المادة 3 من قانون حماية المستهلك القطري.

7 المادة 7/2 من قانون حماية المستهلك القطري.

8 ويجوز أن تمتد تلك الالتزامات أيضاً إلى وسيط الرحلة السياحية بالاستناد إلى نص المادة 9 من قانون حماية المستهلك، مع ملاحظة أن تلك المادة تقتصر على الوكيل والمورِّع.

9 المادة 1/11 من قانون حماية المستهلك القطري.

10 المادة 2/11 من قانون حماية المستهلك القطري.

11 المادة 13 من قانون حماية المستهلك القطري.

12 المادة 15 من قانون حماية المستهلك القطري.

- عندما يصفها بأنها: "نشاط النقل السياحي وما يرتبط به من وسائل النقل المخصصة لنقل السياح في رحلات برية أو بحرية أو جوية، ونشاط الإرشاد السياحي أو نشاط اقتسام الوقت، ونشاط تنظيم المهرجانات والفعاليات السياحية، وأي نشاط آخر يصدر باعتباره نشاطاً سياحياً قراراً من الرئيس، بناءً على اقتراح الأمين العام"¹.

وبذلك، يلاحظ أن قانون السياحة القطري لعام 2018، وعلى الرغم من حدوثه، إلا أنه لم يهتم بالفرقة بين السائح القوي، والآخر الضعيف. فهو لا يتضمن نصوصاً لحماية السائح ذي المركز الضعيف، بمناسبة تلقيه لما يُطلق عليه في العصر الحديث "الباقة السياحية"²، حيث تتجه القوانين المقارنة إلى حماية هذا السائح بوصفه "مستهلكاً" من نوع خاص، وذلك في مواجهة منظمي ووسطاء توريد تلك الباقات، وذلك بعد تحديد تشريعي دقيق لما يُعدُّ من قبيل "الباقة السياحية"، كما سبق ورأينا في القانون الأوروبي منذ العام 1990، ووصولاً للعام 2015.

خامساً: أوجه تطوير حماية السائح البحري في قطر

وبناءً على ما سبق من تحليل نقدي ومقارن لأحكام النظام القانوني القطري الواجب التطبيق على عقد الرحلة البحرية السياحية، فإنه يمكن التوصية بتطوير حماية السائح بصفة عامة، والبحري بصفة خاصة، من خلال استحداث تشريع خاص بمهنة الرحلات السياحية والمسؤولية المدنية فيها، فضلاً عن تطوير ما يخص عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية في القانون البحري القطري، وانضمام دولة قطر إلى الاتفاقيات الدولية البحرية ذات الصلة. وذلك على النحو التالي:

1- استحداث تشريع خاص بالمهنة والمسؤولية المدنية فيها:

لقد انتبهت دولة قطر مبكراً إلى أهمية ضبط مهنة تنظيم الرحلات السياحية والوساطة فيها، فكما سبق وذكرنا في المقدمة، تمتعت دولة قطر بقانون ينظم مكاتب السفر والسياحة، صدر بالقانون رقم (7) لسنة 1982، والذي تم إلغاؤه بموجب قانون السياحة السابق لعام 2012. وفي رأينا، فإن دولة قطر معنية بإعادة سن قانون ينظم تنظيم الرحلات السياحية والوساطة فيها، على ألا يكتفي هذا القانون بالشق الإداري في تنظيم المهنة، وذلك بأن يتضمن نظاماً قانونياً خاصاً بعقد السياحة، تنظيمًا ووساطةً. وهو ما يمكن تحقيقه بالاستئناس "باتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، والقانون الأوروبي، وأحدث التشريعات الداخلية في هذا المجال. وذلك على النحو التالي بيانه:

1 ويُقصد من الرئيس والأمين العام، رئيس وأمين عام مجلس إدارة المجلس الوطني للسياحة. انظر تعريف "الأنشطة السياحية" في المادة الأولى من قانون السياحة القطري.

2 والذي يطلق عليه بالفرنسية "voyage à forfait" وبالإنجليزية "package travel".

(أ) الاستئناس باتفاقية اليونيدروا لعام 1970 :

تُعدُّ "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 من الاتفاقيات الدولية الطموحة في توحيد القانون الخاص، حيث يكفي لانطباقها أن يكون مقرّ العمل الرئيس، وإن لم يوجد فمقر الإقامة المعتاد لمنظّم الرحلة أو الوسيط في دولة طرف في الاتفاقية¹. وبالتالي فإن "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970 تنطبق على عقد الرحلات (عقد السياحة)، سواءً أكان داخلياً أم دولياً.

وفي رأينا، الطموح الزائد لاتفاقية اليونيدروا من حيث الاختصاص المكاني، تسبّب في عدم انتشارها، والحال أن الدولة التي ستتنضم إليها، سيتمنع عليها أن تضع تشريعاً داخلياً في شأن تنظيم عقد السياحة، وهو أمر لا يستقيم وتطور مجال السياحة، والحاجة المستمرة إلى تحديث أحكامه، فضلاً عن أن الاتفاقية تتبنى نظاماً لتحديد المسؤولية، لا يواكب العصر من حيث نوع وحدة الحساب (الفرنك الذهبي)، ومقدار الحدود. فضلاً عن تعرض الاتفاقية لموضوع شائك، هو الاتفاق على تحديد المحكمة المختصة والتحكيم، وهو موضوع تتباين فيه مواقف الدول.

وبناءً على ما سبق، فإن الباحث - من حيث المبدأ - لا ينصح دولة قطر في أن تقوم بالانضمام إلى "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970. على أن ذلك لا يمنع من الاستفادة من الأحكام الموضوعية الأخرى في هذه الاتفاقية، وذلك عند وضع التشريع الداخلي المقترح. فهذه الاتفاقية تشكل حصيلة عمل دولي حاول واضعوه تحقيق التوازن بين مصلحة قطاع السياحة من جهة، والسائحين من جهة أخرى، وذلك من خلال عملٍ جادٍ شارك فيه مستشارو قطاع السياحة. وبوجهٍ خاص، فإن الأحكام الموضوعية الآتية لاتزال صالحة لتشريعٍ حديثٍ، وهي:

1. التفرقة بين التنظيم والوساطة في مجال السياحة².
2. النطاق الواسع للمسؤولية المدنية بمدىها إلى المسؤولية التقصيرية³.
3. وثيقة الرحلة⁴.
4. بيانات وثيقة الرحلة⁵، والموقف عند إبرام العقد عن طريق وسيط⁶. على أننا نرى استبعاد بيان شرط التحكيم، وبيان الخضوع للاتفاقية.

1 المادة 1/2 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

2 المادة 1 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

3 المادة 25 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

4 المادتان 5 و18 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

5 المادة 1/6 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

6 المادة 18 من اتفاقية اليونيدروا لعام 1970.

5. حجية بيانات المطويات السياحية، وتحديد العلاقة بينها وبين وثيقة الرحلة¹.
 6. الكتابة كشرط لإثبات انعقاد عقد السياحة، وليس ركناً في انعقاده².
 7. رخصة السائح في استبدال شخصه بآخر، وضوابط ذلك³؛ ورخصته في إنهاء التعاقد (الإلغاء)، وضوابط ذلك⁴.
 8. رخصة مُنظّم الرحلة في إنهاء التعاقد (الإلغاء)، وضوابط ذلك⁵.
 9. رخصة مُنظّم الرحلة في المطالبة بزيادة في الأجر، وحق السائح المقابل في الرفض، واختيار الإنهاء (الإلغاء)⁶.
 10. مسؤولية مُنظّم الرحلة ووسيطها عن أخطاء التابعين⁷.
 11. طبيعة التزام مُنظّم الرحلة ووسيطها بالتزام ببذل عناية⁸. ونرى استثناء ضمان المُنظّم لسلامة الراكب، بجعله التزاماً بتحقيق نتيجة.
 12. أثر تقديم مُنظّم الرحلة للخدمات السياحية بنفسه على تحديد القانون الواجب التطبيق⁹.
 13. انعقاد مسؤولية مُنظّم الرحلة عن الإخلال الصادر من تنفيذ الغير للخدمة السياحية، وكيفية حساب التعويض والرجوع¹⁰.
 14. العلاقة بين السائح وموردي الخدمات الذين يتعاقد معهم وسيط الرحلة¹¹.
- ونأخذ على طريقة صياغة "اتفاقية اليونيدورا" لعام 1970 أن الأحكام الموضوعية المستحسنة فيها، قد وردت متكررة بين نصوص المُنظّم والوسيط، لذا نفضل أن تكون الصياغة بشكل يجمعها في أحكام عامة، مع استبقاء فقط الأحكام الخاصة التي ينفرد بها كل من المُنظّم والوسيط، ترد لاحقاً على الأحكام العامة.
- وقبل أن ننهي هذا التعليق الموجز حول "اتفاقية اليونيدورا" لعام 1970، لا يفوتنا أن نشير

1 المادة 2/6 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

2 المادة 1/7 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

3 المادة 8 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

4 المادة 10 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

5 المادة 10 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

6 المادتان 11 و20 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

7 المادتان 12 و21 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

8 المادتان 1/13 و1/22 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

9 المادة 14 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

10 المادة 15 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

11 المادة 17 من اتفاقية اليونيدورا لعام 1970.

إلى أن أهم ما يُحسب لصالح نظام المسؤولية المدنية في هذه الاتفاقية، إنه ينطبق بغض النظر عن طبيعة المسؤولية، أي وإن كانت المسؤولية تقصيرية¹. فإذا أخذنا في الحسبان أن الاتفاقية تتبنى مبدأ تحديد المسؤولية²؛ فإن ذلك سيُسر من تأمين المسؤولية في هذا المجال، بما يؤدي إلى استقرار صناعة تنظيم الرحلات، وفي ذات الوقت حماية المستهلكين من خطورة الإفلاس في هذه الصناعة. وهو ما نرى وجوب أن يقوم عليه أي تشريع حديث ينظم المسؤولية المدنية في مجال السياحة.

(ب) الاستثناس بالقانون الأوروبي في حماية السائح:

يتميّز القانون الأوروبي - وبخاصة التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015 - بالشراء التفصيلي في حماية السائح، وبخاصة السائح الضعيف، وهو الذي يتلقى ما يُطلق عليه: "باقية الرحلات"، أو على الأقل "أداء الرحلة المرتبط".

ويُقصد بـ "باقية الرحلات"³ (voyages à forfait)، تلك التي تشتمل على تزواج مسبق لاثنتين على الأقل من الخدمات السياحية، إذا تمَّ بيعها أو عرضها للبيع بثمن إجمالي، وعندما تتجاوز مدة الأداء المقدم من مُنظّم الرحلة 24 ساعة، أو يستعمل لليلة كاملة. ويدخل ضمن الخدمة المزدوجة كالنقل، والسكن، والخدمات السياحية الأخرى التي لا تصنّف ضمن ملحقات وتوابع النقل أو السكن، والتي تشكل جزءاً مهماً من الأداء الإجمالي المقدم للزبون.

ويُقصد "بأداء الرحلة المرتبط"⁴ (la prestation de voyage liée)، والذي استحدثه توجيه سنة 2015، مواجهاً تسوّق المستهلك لأداء سياحي من خلال موقع على الإنترنت، يحيل بموجبه الموقع الأول على موقع مشارك يُقدّم الأداء المُكَمَّل خلال 24 ساعة اللاحقة للشراء الأول، ودون نقل بيانات المستهلك.

وفي رأينا فإن المشرع القطري مدعو إلى تبني المعيارين المشار إليهما في التوجيه الأوروبي لسنة 2015، في سبيل تحديد نطاق نظام موضوعي تفصيلي لحماية السائح، يتم وضعه في ضوء ما وصل إليه التوجيه الأوروبي لسنة 2015، وبخاصة في شأن:

1. الالتزام بالتبصير قبل التعاقد⁵.

1 المادة 25 من اتفاقية اليونيدرو لعام 1970.

2 المادة 13 من اتفاقية اليونيدرو لعام 1970.

3 الفقرتان ق. 2/211، وق. 3/211 من تقنين السياحة الفرنسي.

4 الفقرة ق. 1/211 من تقنين السياحة الفرنسي.

5 المادة 5 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

2. إبرام العقد¹، فضلاً عن مضمونه وبخاصة مستندات ما قبل التعاقد².
3. عبء الإثبات³.
4. تعديل العقد قبل بدء التنفيذ⁴.
5. تنفيذ العقد⁵.
6. الالتزام بالمعاونة⁶.
7. الحماية ضد إعسار المنظم والوسيط⁷.

ولا شك أن العديد من مواد التوجيه الأوروبي قد تختلف عن تلك الواردة في "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، فبينهما أحكام متباينة. إنه الموضوع الذي يأمل الباحث أن تتوجه إليه عناية البحوث المستقبلية.

(ج) الاستثناس بالتجربة المغربية في تدرج الترخيص واستيعاب أثر الإنترنت:

تعدُّ المملكة المغربية من الدول الرائدة في مجال السياحة، ولقد انتبعت إلى أهمية حماية السائح الذي يتلقى باقة سياحية عن طريق الإنترنت، فحدثت لذلك قانونها، بموجب القانون رقم 16 / 11 بتنظيم مهنة وكيل الأسفار، والذي وافق عليه مجلس النواب المغربي في 14 / 2 / 2018، ناسخاً قانوناً سابقاً عليه للعام 1997. فعلى الرغم من عدم موافقتنا على اصطلاح "وكيل الأسفار" ولغة القانون المغربي المبنيّة على فكرة البيع (المنتج والموزع، وليس المنظم والوسيط)، وعدم تعرّض هذا القانون للمسؤولية المدنية؛ إلا أن هذا القانون جدير بالاعتبار، من حيث تدرجه في منح الرخص⁸، وحادثة تفصيله للمقصود من الباقة السياحية⁹، وتوسيع مفهومها بإدخال تسوقها عن طريق الإنترنت¹⁰، وتعداد واجبات وكيل الأسفار¹¹.

1 المادة 6 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

2 المادة 7 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

3 المادة 8 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

4 المواد 9 إلى 12 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

5 المادتان 13 و 14 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

6 المادة 16 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

7 المواد 17 إلى 19 من التوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015.

8 المادة 3 من قانون وكيل الأسفار المغربي لعام 2018.

9 المادة 2 من قانون وكيل الأسفار المغربي لعام 2018.

10 المادة 1 من قانون وكيل الأسفار المغربي لعام 2018.

11 المواد 17 إلى 23 من قانون وكيل الأسفار المغربي لعام 2018.

2- تطوير ما يخص السياحة البحرية في القانون البحري القطري:

يُحسب لصالح دولة قطر، أنها كانت من أوائل الدول في منطقة الخليج التي تبنت قانوناً بحرياً، صدر في العام 1980، على أن التطور المتسارع في مجال الملاحة البحرية وتشريعاتها، وبروز أهمية النقل البحري لدولة قطر في المرحلة الأخيرة يتطلب استبدال هذا القانون بآخر حديث. ونوصي المشرع القطري بأن يتبنى في القانون البحري المرتقب التجربة المصرية المنقولة عن القانون البحري الفرنسي لعام 1966، وذلك من حيث تبني مفهوم "مُنظَّم الرحلة البحرية"، والإحالة في شأن مسؤوليته على نصوص الناقل البحري للركاب، بوصفها أحكاماً خاصة، فضلاً عن الأحكام العامة لتنظيم الرحلات السياحية والوساطة فيها، والتي سترد في تشريع آخر، يقوم بدور الشريعة العامة.

كما نوصي أن يتبنى القانون البحري المرتقب مفهوماً واسعاً للناقل البحري، بحيث لا يقتصر على مالك السفينة ومجهزها ومستأجرها، فيمتد إلى كل من يتعهد بالنقل البحري، ولو لم يكن مالكاً أو مُجهزاً أو مستأجراً؛ أي مجرد ناقل متعاقد¹.

ونأمل أن تتضمن نصوص القانون البحري المرتقب توسعاً في مفهوم المنشأة العائمة في مجال الرحلة البحرية السياحية، لتمتد إلى كل المنشآت العائمة من سفن ومراكب². فلهذا التوسع فائدة لدولة قطر، والتي تنتشر فيها السياحة البحرية بمنشآت عائمة صغيرة قد لا تستوفي وصف السفينة، مثل السفن الخشبية التراثية، فضلاً عن تفادي مشكلة الخلاف العملية حول الحالات التي تكون فيها المنشأة العائمة بالفعل سفينة.

وعلى دولة قطر أن تتبنى في نصوص قانونها البحري الجديد حدوداً جديدة لمسؤولية الناقل البحري للأشخاص، وحدوداً جديدة للمسؤولية الإجمالية، وذلك بمبالغ تقارب مستوياتها الدولية، مع الحرص على مراجعتها كل فترة زمنية، لمواكبة انخفاض القوة الشرائية للنقود.

3- الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية البحرية ذات الصلة:

نوصي على دولة قطر الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية البحرية ذات الصلة، وبخاصة في صورتها المعدلة والمحدثة. ففي شأن النقل البحري الدولي للركاب، نخص بالذكر اتفاقية أثينا لعام 1974، بعد تعديلها بموجب بروتوكول 2002، والذي نفذ دولياً في 2014/4/23³، فضلاً عن اتفاقية لندن لتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976، وخاصة بعد تعديلها الثاني لعام 2012.

1 المادة 143 من القانون البحري القطري.

2 وهذا المسلك، وإن لم يُقَم به المشرع المصري أو الفرنسي، إلا إنهما - وكذلك المشرع البحري القطري - قد توسعا في مفهوم السفينة عند تطبيق قواعد التصادم، وبالتالي يجوز القيام بذات الشيء عند تنظيم الرحلة البحرية السياحية. على أنه يلزم لذلك النص المستثنى، ففي غيابه لا يمكن التوسعة. انظر على سبيل المثال في مجال التصادم البحري: المادة 187 من القانون البحري القطري.

3 وهذه هي ذات النتيجة التي سبقنا إليها زميلنا الأستاذ الدكتور محمد أبو الفرج في بحثه السابق الإشارة إليه.

خاتمة

تقع تنمية السياحة البحرية على قائمة أولويات الخطة الاستراتيجية الوطنية لدولة قطر. وتقوم هذه السياحة على العديد من الأنشطة البحرية، منها تنظيم الرحلات البحرية السياحية، والتوسط في إبرام تنظيمها. وعلى الرغم من أهمية البنية التشريعية التحتية في هذا المجال، فإن المطلاع على النظام القانوني القطري يجد غياباً للتنظيم الخاص، وبالتالي فإنه من المتوقع أن يواجه القاضي في دولة قطر، مشكلة التكييف القانوني لعقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية والوساطة في إبرامه، توطئةً لتحديد القانون الواجب التطبيق.

وبالرجوع إلى الدراسات المقارنة تبين وجود اختلاف حول منهج تكييف عقد السياحة، وحول الأداء المميز في هذا العقد. والخلاصة أن عقد السياحة يتنوع بين عقدين: أحدهما يتعهد فيه مُقدم الخدمة السياحية بتنظيمها وتنفيذها بنفسه، أو عن طريق تابعيه، وهذا هو عقد تنظيم الخدمة السياحية، وذلك في مقابل عقدٍ آخرٍ، يقتصر فيه مورد الخدمة السياحية على التوسط في الحصول عليها من مُنظّمٍ آخرٍ من غيره.

وفي شأن تنظيم الرحلة السياحية، وجدنا أن الأمر يدور بين النقل والمقولة، وفي الوساطة يدور الأمر بين السمسرة والوكالة. مع ملاحظة اتجاه القانون الأوروبي إلى استخدام لغة العمل في صناعة السياحة بالحديث عن بيع.

ولقد انتبعت الأنظمة القانونية المعاصرة إلى عدم كفاية القواعد العامة في النقل والمقولة والسمسرة والوكالة والبيع في حماية السائح. وفي سبيل تحقيق التوازن الذي يتحقق معه ازدهار الاستثمار في مجال السياحة، دون التنازل عن حدودٍ عادلةٍ من الحقوق للسائح؛ تبنت العديد من الأنظمة القانونية المعاصرة قوانين لحماية السائح، وبخاصة عندما يقترب مركزه من مركز المستهلك.

وفي رأينا، على القاضي القطري أن يفرّق بين عقد تنظيم الرحلة البحرية السياحية والوساطة في إبرامه: فالوساطة ستخضع للقواعد القانونية الواجبة التطبيق في شأن السمسرة والوكالة التجارية، بحسب درجة الوساطة بالتطبيق للقانون التجاري، أمّا في شأن تنظيم الرحلة البحرية، فإن القاضي سيطبق النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري للأشخاص، إذا كان المنظم يمتلك أو يجهّز أو على الأقل يستأجر السفينة السياحية¹، وفي خلاف ذلك سوف يطبق القاضي النصوص القانونية لعقد المقولة، الواردة في القانون المدني.

كل ما سبق يضع السائح البحري الخاضع للنظام القانوني القطري في مركزٍ قانونيٍّ ضعيفٍ، سواءً

1 المادة 143 من القانون البحري القطري.

عند إبرام العقد في علاقته بمُنظّم الرحلة البحريّة السياحيّة ووسيطها، أو عند تعثر التنفيذ بالتأخير أو الإلغاء، أو عند وقوع حوادث الإصابة البدنية والوفاة، أو هلاك أو تلف الأمتعة. ولقد رأينا كيف أن الأمر متباين بشكلٍ مجحفٍ بين حدود المسؤولية في القانون الداخلي، بالمقارنة بما عليه تلك الحدود في الاتفاقيات الدولية البحرية الحديثة.

لذا فإن الباحث يوصي المشرع القطري بوضع تشريعٍ خاصٍ بمهنة تنظيم الرحلات والوساطة فيها، يتضمن أحكاماً للمسؤولية المدنية، يسترشد في وضعها بأحكام "اتفاقية اليونيدروا" لعام 1970، والتوجيه الأوروبي رقم (2302) لسنة 2015، والقوانين المصرية والفرنسية والمغربية ذات العلاقة، على أن يختص المشرع مُنظّم الرحلة السياحية البحرية بمعالجة قانونية خاصة في القانون البحري القطري، مع الانضمام إلى الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

- أشرف جابر سيد، عقد السياحة، دراسة مقارنة في القانونين المصري والفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- جابر محجوب، مصادر الالتزام في القانون القطري - المصادر الإرادية وغير الإرادية، الجزء الأول من النظرية العامة للالتزامات، كلية القانون، جامعة قطر، الدوحة، 2016.
- جلال العدوي، مصادر الالتزام، أصول الالتزامات، الجزء الأول، الإسكندرية، 1987.
- حمد سالم أبو الفرج، "معاهدة أثينا لنقل الركاب وأمتعتهم لعام 2002 - دراسة تحليلية لأساس وحدود مسؤولية الناقل البحري مقارنة بالقانون البحري القطري رقم (15) لسنة 1980"، مجلة أكاديمية أحمد بن محمد العسكرية للعلوم الإدارية والقانونية (تحت الطبع).
- دلال يزيد، "الحماية القانونية للسائح في ضوء عقد السياحة"، دفا تر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 11، يونيو 2014.
- عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار الشروق، القاهرة، 2010.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الجزء الثاني، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1997.
- عبد الفضيل محمد أحمد، وكالات السفر والسياحة من الوجهة القانونية، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1992.
- مختار البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
- نبيل إبراهيم سعد، مصادر الالتزام، النظرية العامة للالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- عدنان إبراهيم سرحان، "العلاقة بين وكالات السياحة والسفر وعمالها، الطبيعة القانونية والإبرام والتنفيذ والمسؤولية المدنية"، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 31، العدد 3، سبتمبر 2007.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة.
- محمد كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.

ثانياً: المراجع الفرنسية

- François Collart Dutilleul et Philippe Delebecque, *Contrats civils et commerciaux* (10^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2015).
- Georges Ripert et René Roblot, *Opérations bancaires et Contrats commerciaux* (Traité de droit des affaires, Tome 3, 18^{ème} édition, par Philippe Delebecque, Nicolas Binctin et Lionel Andreu, sous le direction de Michel Germain, L.G.D.J., Paris, 2018).
- Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Droit maritime* (3^{ème} édition, L.G.D.J., Paris, 2016).