

الفصل الثامن
دعوي النضادم البحري

obeikandi.com

دعوي التصادم البحري

بعد حدوث التصادم البحري وثبوت خطأ احدي السفينتين أو كلاهما، ينشغل المتصادمون برفع الدعوي، وإذا كان الأمر يتعلق بأضرار بدنية الي جانب الأضرار المادية، ينشأ عن التصادم دعويان، دعوي جنائية يتابع بموجبها الربان نتيجة خطئه أو اهماله، ودعوي مدنية قصد التعويض عن الأضرار الناجمة اثر التصادم، مما يقتضي تقدير الاضرار التي يلتزم مرتكب التصادم بتعويضها للمضرور وعادة ما يكون مبلغ التعويض مرتفعاً مما يبرر تمسك ملاك السفن، بمبدأ تحديد المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن حادث التصادم البحري.

وسنقسم هذا القسم الي بابين، أحدهما نخصه لأحكام دعوي التصادم البحري، والثاني نبين فيه تعويض الأضرار الناشئة عن التصادم وتحديد مسؤولية المالك عنها.

أحكام دعوي التصادم

ينشأ في أغلبية الأحيان، عن التصادم البحري دعويين، أحدهما جنائية يتابع بسببها الربان أو مرتكب الخطأ أو الاهمال الذي يشكل مخالفة معاقب عليها جنائياً الي جانب الدعوي التأديبية الهادفة الي توقيع عقوبة تأديبية لعدم احترام قواعد المهنة، وأخري مدنية يرفعها المدعي أو المضرور قصد الحصول علي تعويض الاضرار المادية اللاحقة بها اثر التصادم.

وحتى نميز بين الدعويين، يتعين تقسيم هذا الباب الي فصلين أحدهما نخصه للدعوي الجنائية والتأديبية علي ان نتناول الدعوي المدنية في الفصل الثاني.

الدعوي الجنائية والتأديبية

يعد التصادم البحري من الحوادث البحرية التي تترتب عنها نتائج خطيرة في أغلبية الأحيان^(١) ، اقتصادية كانت أو بشرية ، مما اقتضى إيجاد ووضع قواعد لزجر المخالفات التي قد تترتب عن خرق القواعد التنظيمية للملاحة البحرية وذلك باصدار تشريعات ، جنائية وتأديبية للملاحة التجارية البحرية ، تنظم العقوبات الجنائية التي تترتب عن كل مخالفة لقواعد السير في البحر ، والتي جانبها العقوبات التأديبية ، وسنقسم هذا الفصل الي مبحثين ، أحدهما سنتناول فيه الدعوي الجنائية ، ونخصص المبحث الثاني للدعوي التأديبية.

الدعوي الجنائية

بعد وقوع التصادم ووصول السفن المتصادمة الي احد الموانئ ، يشرع فيه بعض التدابير المستعجلة من لدن الجهات المختصة ، وذلك حيث يكون التصادم البحري قد نتج عنه جناحاً مقرررة في التشريع الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية ، والمتضمن عدة عقوبات جنائية تصدر في حق كل من ارتكب احدي المخالفات التي يترتب عنها جروح أو وفاء نتيجة الاهمال أو ارتكاب الخطأ.

ونقسم الموضوع الي فرعين أحدهما نخصصه للاجراءات المستعجلة ، والثاني نتناول فيه العقوبات الجنائية المترتبة عن التصادم البحري.

(١) الاستاذ الدكتور علي حسن يونس ، أصول القانون البحري (الاستغال البحري)

ص ١٤٣ الفقرة ١٣٩ .

الاجراءات المستعجلة

عادة ما يشرع في التحقيق الإداري مباشرة بعد وصول السفن الي الموانئ من لدن الجهات المختصة ، حيث يتعلق الأمر بحادث التصادم البحري والي جانب الاجراءات الادارية والتي تختلف من دولة الي أخرى وذلك حسب اهتمامها باصدار القوانين المنظمة لهذه الاجراءات وتحديد السلطة المخولة لها القيام بذلك ، هناك بعض الاجراءات التي قد يطالب بها المضرور ، من التصادم ، كما هو الأمر بالنسبة لطلب الحجز التحفظي ، علي السفينة المخطئة ، أو عن تقديم طلب الي المحكمة المرفوعة امامها دعوي التصادم البحري لإجراء الخبرة علي السفينة الصادمة أو المصدومة من لدن أحد المتصادمين أو من تلقاء المحكمة نفسها ، حيث يتعلق الأمر بأمور فنية ، وتكون وسائل الاثبات متناقضة مما يستعدي اجراء الخبرة أو المعاينة لتوضيح أمور لا علاقة لها بالمسائل القانونية.

التحقيق

يشرع مباشرة بعد وصول السفن الي الموانئ ، في التحقيق حالة وقوع حادث خطير ، وخاصة في حالة التصادم حيث تتولي السلطات المختصة بالتحقيق في حادث التصادم وهي في المغرب كما وردت في القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية السلطات الامنية للملاحة البحرية (رئيس القيادة البحري) أو متصرفوا التسجيل البحري^(١) ، واذا تعلق الأمر بسفن الدولة فيعود الاختصاص الي قائد

(١) جاء في نص الفصل ١٧ أنه "حالما يعد الفصل الجنحي المقترف الي علم الريان أو السلطات المعنية في الفصلين ٨ ، ٩ أعلاه بالترتيب الوارد فيها يقوم الريان = أو

سفينة الدولة، وفي الخارج يعود الاختصاص الي القناصل في البلدان الاجنبية.

وطبقاً للفصل ١٧ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية المغربي تتولي احدي هذه السلطات فوراً جميع تدابير التثبيت والتحقيق النافعة وذلك بما فيها الاطلاع علي ما ورد في تقرير البحر وتلقي تصريحات الريان والقواد وأفراد طاقم السفن المتصادمة، وكذا الشهود واستجواب الركاب وكل من تراه الجهة المختصة فيه فائدة للتوصل الي الحقيقة^(١)، وبالتالي معرفة سبب التصادم، ويتعين بعد ذلك طبقاً للفصل ١٧ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية المغربي الفقرة الأخيرة توجيه شكوي مصحوبة بالوثائق المؤيدة لها الي النيابة العامة لدي المحكمة المختصة للنظر فيها^(٢).

ويتولي هذا التحقيق في فرنسا ادارة التسجيل البحري المختص، وهو رئيس ميناء الوصول وعند عدم وجوده، رئيس ميناء تسجيل السفينة، ويساعده مستشارين أحدهما مفتش للملاحة البحرية، والآخر ضابط حاصل علي نفس كفاءة مرتكب التصادم^(٣)، حيث يتلقي رئيس التسجيل البحري تصريحات الريان أو القواد وأفراد الطاقم والشهود، ويشرع في جمع المعلومات التي يراها نافعة، ويتولي التحقيق مع كل من

السلطة المختصة فوراً بجميع تدابير التثبيت والتحقيق النافعة ويوجه الشكاية مع الوثائق المؤيدة لها في النيابة العامة لدي المحكمة المختصة للنظر فيها".

(١) راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٤٤ ، وراجع نص الفصل ١٧ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية المغربية.

(٢) انظر الفصل ٢٢ من نفس القانون.

(٣) راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٤٤

يري فيه فائدة، وقد يضع تصميماً لمكان وقوع التصادم علي خريطة البحر.

وفي مصر وبمقتضى قرار وزير الحربية^(١) المادة الأولى ليكون لنائب مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر أن يندب أحد موظفي المصلحة للقيام بالتحقيق مع كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأً فنياً ترتب عليه وقوع حادث التصادم البحري فيه ضرر وخطر علي الأرواح أو الأموال، أو كان من شأنه أن يؤدي الي احتمال وقوع مثل هذا الحادث^(٢)، ويكون التحقيق كتابة، ويتعين علي المحقق أن يثبت في المحضر كل ما تتخذه من اجراءات بما فيها الأسئلة والأجوبة وكذا أقوال الشهود، ويعرض المحضر بعد توقيعه من لدن الشخص المنسوب اليه المخالفة علي مدير مصلحة الموانئ والمنائر في الاقليم المختص، واذا ثبتت التهمة أحيل المتهم علي المحاكمة بواسطة مجلس التأديب^(٣).

(١) راجع قرار وزير الحربية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ في شأن تأديب ربان وأفراد طاقم السفينة، انظر الوقائع المصرية في ٢٠ اكتوبر سنة ١٩٦٠ العدد ٨٢ .
(٢) انظر المادة ٦ من قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ - الجريدة الرسمية العدد ١٢٦ في ١٩٦٠/٩/٣ .

(٣) تقضي المادة ٣ من قرار وزير الحربية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ "يتلو المحقق علي الشخص المنسوب اليه المخالفة ملخص ما أسفر عنه التحقيق من أدلة أو قرائن آخذاً من الأوراق أو من أقوال الشهود، ويثبت حصول هذه التلاوة في المضر وبدون إجابة المسئول عليها تفصيلاً ثم يحقق دفاعه وان امتنع من ابداء اقواله أو عن التوقيع اثبت المحقق ذلك في المحضر" (المادة الثالثة).

الحجز التحفظي

يقصد بالحجز التحفظي صدور أمر من السلطة القضائية بناءً على طلب صاحب الشأن لمنع السفينة من السفر، متي خش الجهاز، من قيام السفينة برحلات مقبلة، مما يؤدي إلى افلاتها من يده، وخاصة أنها تشكل ضماناً له، وغيره من الدائنين.

والمشرع المغربي كمنظيره الفرنسي والمصري، لم ينظم قواعد الحجز التحفظي على السفن في المجموعة البحرية مما يعني خضوعها لمقتضيات قانون المرافعات (المسطرة المدنية)^(١) وهو ما ذهب القضاء المصري الي الأخذ به وذلك بتطبيقه للقواعد العامة للحجز التحفظي الواردة في قانون المرافعات مع مراعاة بعض الأحكام التي تتفق مع طبيعة السفن^(٢).

وعلي خلاف ذلك وضعت بعض التشريعات البحرية نصوصاً خاصة في المجموعة البحرية تتعلق بالحجز التحفظي على السفن كالقانون الإيطالي والبلجيكي^(٣).

(١) راجع نص الفصل ٤٥٢ من المسطرة المدنية المغربية الذي يقابل المادة ٤١٨ من قانون المسطرة المدنية الفرنسية فالسفينة بمقتضى الفصل (٩٧) من مدونة التجارة البحرية المغربية، هي أموال منقولة خاضعة لقواعد القانون العادي.

(٢) استئناف مختلط ١٠ ابريل ١٩٢٩ ، ب-٤٢-٣٥٤-٢٥ ابريل ١٩٠٠ ، ب١٢ ، ٢١٨ ، ١٠ يونيو ١٨٩٩ ، ب١١ ٢٨٥ ، ٤ مايو ١٨٩٣ ، ب٥ - ٢٣٥ ، انظر مصطفى كمال طه القانون البحري طبعة ١٩٨٠ - ص١٠٨ وما بعدها.

(٣) انظر القانون البلجيكي الصادر في ٤ سبتمبر ١٩٠٨ ، وتقنين الملاحة الايطالي الصادر في سنة ١٩٤٢ (م - ١٠٧٤ وما بعدها).

والحجز التحفظي علي السفن بعد وقوع التصادم كثير الموقوع، وخاصة بالنسبة للسفن الاجنبية، وتفادياً لاختلاف القواعد القانونية المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفن عملت اللجنة البحرية الدولية بيروكسيل علي التواصل الي عقد معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز علي السفن في ١٠ مايو ١٩٥٢^(١).

١- إجراءات الحجز التحفظي : يصدر الأمر باجراء الحجز التحفظي من لدن رئيس المحكمة الابتدائية التابع لها موطن المحجوز عليه، وذلك بناءً علي طلب من مجهز السفينة المضرورة اثر التصادم الخطئي^(٢)، ويقدم طلب الحجز في مصر الي رئيس المحكمة التجارية.

وتقضي المادة الرابعة من معاهدة بروكسيل المتعلقة بالحجز التحفظي بأنه لا يجوز الحجز علي السفينة إلا بأمر يصدر من المحكمة، أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة، لدي الدولة المتعاقدة، والتي يقع الحجز في دائرتها^(٣).

(١) وافقت مصر علي هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ بالتحفيظين الواردين في المادة العاشرة منها، وصدر قرار وزير الخارجية نشرها وتنفيذها اعتباراً من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦، كما أخذ مشروع القانون البحري المصري بأحكام، المعاهدة في العلاقات الوطنية، وأيضاً وافقت الحكومة الفرنسية علي المعاهدة بتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٨٥.

(٢) يقضي الفصل ٤٥٢ بأنه يصدر الأمر المبني علي الطلب بالحجز التحفظي من رئيس المحكمة الابتدائية، ويحدد هذا الأمر ولو علي وجه التقريب مبلغ الدين الذي رخص الحجز بسببه وبمبلغ هذا الأمر وينفذ دون تأخير.

(٣) انظر نص المادة (٤ - ٦) من المعاهدة الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي

ومن الديون التي يجوز توقيع الحجز عليها وفقاً لأحكام المعاهدة الديون البحري، وخاصة الدين الناشئ اثر التصادم البحري سواء تعلق الأمر باضرار مادية أو بدنية^(١).

(١) أوردت المعاهدة مجموعة من الديون البحرية التي يمكن بموجبها اقامة الحجز علي السفينة، وذلك في المادة الأولى علي الشكل التالي :

- ١- الديون الشخصية :-
 - أ- الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره.
 - ب- الخسائر في الأرواح أو الاصابات البدنية التي تسببها السفينة أو تنشأ عن استغلالها.
 - ج- مصاريف المساعدة والانقاذ.
 - د- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستثمارها بمقتضي مشاركة ايجار أو سند الشحن أو غيرها.
 - هـ- العقود الخاصة بنقل البضائع علي السفينة بمقتضي مشاركة ايجار أو سند شحن أو غير ذلك.
 - و- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
 - ز- الخسائر المشتركة.
 - ح- القروض البحرية.
 - ط- قطر السفينة
 - ي- الارشاد
 - ك- توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها من أية جهة كانت.
 - ل- انشاء السفينة أو اصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين.
 - م- أجور لربان ولضباط وأفراد الطاقم.
 - ن- المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون، أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لمالكها.
- ٢- الحجز المترتب عن المنازعات المتعلقة بملكية السفينة والملكية الشائعة =:

والأصل أن يقع الحجز علي كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية ،
سواء كانت هذه السفينة تجارية أم لا ، ومع ذلك لا يجوز توقيع الحجز
علي سفن الدولة التي تقوم بخدمة عامة^(١) .

أ- المنازعة في ملكية السفينة.

ب- المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو لحيازتها أو باستغلالها أو
بالحقوق في الارباح الناشئة من استغلال السفينة علي الشيوخ، وأخيراً جاء
الرهن البحري تحت حرف (ف)، أنظر عبد الحميد عشوش القانون البحري،
الجزء الأول ص ٢١٦ - ٢١٧ المرجع السابق.

(١) السفينة التي يجوز اقامة الحجز التحفظي عليها بموجب نص المعاهدة هي كل
سفينة تعلق بها الدين، وأية سفينة أخرى لنفس المجهز المدين، ويشترط أن تكون
السفينة المحجوز عنها مملوكة للمدين وقت نشوء الدين، اذ تقضي المادة ٢٩ من
القانون البحري المصري أنه "لا يجوز وضع الحجز علي السفينة المتهيئة للقيام
بالسفر" وعلي خلاف ذلك أجاز المشرع المغربي في نص الفصل (١١٠) من مدونة
التجارة البحرية اقامة الحجز التحفظي علي السفينة ولو كانت متهيئة للسفر.

وقد أورد لوكلير نموذجاً للطلب الهادف الي الحجز كما يلي (لوكلير ص ١٥٠)
(السيد .. ريان سفينة الموجودة حالياً في ميناء يتشرف بأن يعرض
علي السيد رئيس المحكمة انه بتاريخ صودمت سفينة في البحر
(أو في الميناء.....) من طرف السفينة وذلك حسب ما جاء في التقرير
الذي أودعه في السجل البحري يوم وستجدون نسخة منه طي هذا
الطلب، وأن مسؤوليته تتحملها السفينة دون أي نزاع، وعليها أن تتحمل
الاصلاحات ومصاريف توقف السفينة والنقص في الارباح، والتعويضات وجميع
المصاريف الفرعية الناتجة عن هذا التصادم والتي يقدر مبلغها تقريباً وأن
السفينة الصادمة تتواجد حالياً في ميناء وانها تستطيع الاقلاع فجأة، الأمر
الذي يؤدي الي ضياع الضمانة التي قد يحصل عليها الطالب.

لهذه الأسباب ولأسباب أخرى التي قد تعرض شفاهياً يطلب العارض ان تسمحوا له
بالحجز التحفظي علي السفينة بواسطة اصدار أم استجابة لهذا الطلب، =-وبتعيين

وخلاصة القول أن الحجز التحفظي يهدف أساساً حين يطالب به المجهز المضرور الحصول علي كفالة لضمان الدين وخاصة حيث يتعلق الأمر بسفن أجنبية، ويعمل علي منع المدين من تهريب سفينته والتصرف فيها الي الغير بعد وقوع التصادم، هذا بالرغم من أن عدم دفع الضمانة يؤدي حتما الي وقوع الحجز الذي عادة ما تترتب عنه سلبيات، منها تعطيل السفينة عن الاستغلال البحري والحاق ضرر بالمجهز الذي يتحمل عدة مصاريف كرواتب افراد الطاقم ونفقات الرسو وغيرها.

الخبرة

الخبرة تعد اجراء من اجراءات التحقيق، تهدف الي جمع معلومات لا يمكن الحصول عليها الا بمساعدة شخص او اشخاص مختصين، وذلك بناءً علي قرار أو أمر قضائي^(١)، وذلك أما تلقائياً، أو بناءً علي طلب من الأطراف - أو من أحدهم.

وتعد الخبرة في التشريع المغربي من اجراءات التحقيق الاختيارية، كما هو الحال في التشريع^(٢) المصري والفرنسي^(٣)، ولذلك يمكن

حارس الحجز وذلك ما لم يقدم ربان السفينة المخطئة ضماناً في البنك الذي يوافق عليه والمقابل للمبلغ المشار اليه أعلاه قدره (...)
راجع لوكلير المرجع السابق ص ١٢٥ وما بعدها.

(١) راجع نص الفصل (٦١) من قانون المسطرة المدنية المغربي.

(٢) راجع الاستاذ الدكتور أحمد ابو الوفا المرافعات المدنية والتجارية الطبعة الثالثة عشرة، الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٨٠ص ٦٢٦ وما بعدها، انظر أيضاً نص المادة ١٣٦ من قانون المرافعات المصري.

(٣) انظر لوكلير المرجع السابق ص ١٥٠، انظر المواد ٣٠٢، وما بعدها من قانون المسطرة المدنية الفرنسي.

للقضاء أن يرفض طلب الخبرة، حتى ولو اتفق جميع الأطراف علي هذا الطلب، إلا أنه يتعين علي القضاء تعليل رفضه لطلب اجراء الخبرة^(١).

وفي الواقع فإنه في مادة التصادم يصعب علي المحكمة أو الحكام اتخاذ أي موقف حول مدي مسئولية أحد المتصادمين دون أن تعرض الحادثة علي الخبراء، ولا سيما أن الريابنة عادة ما تكون آراؤهم حول التصادم الواقع فيما بينهم متعارضه، مما يزيد من أهمية الخبرة وضرورتها^(٢).

فهي عملياً تحقيق تقني للقضية، نظراً لانعكاساتها عن مدي المسئولية المترتبة عن التصادم من الناحية المدنية والجنائية والتأديبية، ولذلك فمن الأفضل، حيث يكون الخطأ الناتج عنه التصادم غير واضح ان تجري الخبرة في الوقت الذي تتواجد فيه السفن المتصادمة في عين المكان الذي حصلت فيه الوقائع وبحضور الشهود الذين يمكن مجابتههم بسرعة، وبهذه الكيفية يتم التحقيق في المسئوليات الي جانب الخبرة القضائية قبل رفع الدعوي القضائية لأن رئيس المحكمة سيأمر

(١) راجع الاستاذ الدكتور أحمد ابو الوفا المرجع السابق ص ٦٢٧ ، وانظر القواعد المتعلقة بالخبرة أمام المحاكم في المغرب الفصول من ٢٩ الي ٦٦ من قانون المسطرة المدنية المغربي وانظر في فرنسا المواد من ٣٠٢ الي ٣٢٣ من قانون المسطرة المدنية الفرنسي، المواد من ١٣٦ وما بعدها قانون المرافعات المصري.

(٢) غالباً ما يقع الخلط لدي المحترفين لغوياً بين الخبراء - والحكام، غير أن الفرق بينهما أساس فالخبرة عادة ما ينوبون عن ذلك، وليس لهم سلطة اتخاذ أي قرار، فبعد الخبرة وتقديم التقرير، يجب أن ينطق القاضي أو الحكم بما اقتنع به، دون التقيد بما جاء في تقرير الخبير اما الحكام فهم كالقضاء، يحكمون بالقانون وبالتالي يتولون فصل النزاع المعروض عليهم، شأنهم شأن القضاء.

بها وهو بيت بصفة مستعجلة حسب طلب هادف الي اتخاذ اجراءات تحفظية ، وهو ما يتفق مع الفصل ١٤٨ من قانون المرافعات (المسطرة) المدنية المغربي^(١).

وفي انجلترا تعد الخبرة اجبارية ، بحيث لا يجوز للقاضي اتخاذ أي قرار الا بعد اللجوء اليها ، فعلي سبيل المثال صدر Le Lord Ordinary بتاريخ ١٥ ماي ١٩٣٨ مفاده ان الزورق Star of isles مسئول عن تصادم بسبب عدم ادلائه بحجة تثبت انه بذل مجهوداته للقيام بالربط بالسليم ، نظراً لظروف الطقس السائد آنذاك لأن القاضي اعتبر أن تصريح الريان والطاقم غير كافي، وعند الاستئناف صرحت محكمة الاستئناف Le Lord Ordinary ليس مختصاً في تقدير ما اذا كانت السفينة راسية حسب القواعد الفنية أم لا ، وذلك

(١) يقضي الفصل ١٤٨ من قانون المسطرة المدنية المغربي "يختص رؤساء المحاكم الابتدائية وحدهم بالببت في كل مقال يستهدف الحصول علي أمر بإثبات حال أو توجيه انذار أو أي اجراء مستعجل في أية مادة لم يرد بشأنها نص خاص ولا يضر بحقوق الأطراف.

ويصدرون الأمر في غيبة الأطراف دون حضور كاتب الضبط بشرط الرجوع اليهم في حالة وجود أية صعوبة. يكون الأمر في حالة الرفض قابلاً للاستئناف داخل خمسة عشر يوماً من يوم النطق به عدا اذا تعلق الامر بإثبات حال أو توجيه انذار. ويرفع هذا الاستئناف أمام محكمة الاستئناف.

إذا عاق الرئيس مانع ناب عنه أقدم القضاة.

يقوم عون كتابة الضبط المكلف بإنذار أو بإثبات حالة بتحرير محضر يثبت فيه باختصار أقوال وملاحظات المدعي عليه الاحتمالي أو ممثله ويمكن تبليغ هذا المحضر بناءً علي طلب الطرف الملتزم للاجراء الي كل من يعنيه الأمر، ولهذا الأخير أن يطلب في جميع الأحوال نسخة من المحضر، إذا لم يكن القيام بالمعانية المطلوب مفيداً إلا بواسطة رجل فني امكن للقاضي تعيين خبير للقيام بذلك.

دون ان يستشير مع خبير، وليس له سلطة لرفض تصريحات الريان دون حجج عكسية^(١).

وحتى يتحقق الهدف من اجراء الخبرة، يتعين علي الخبراء وخاصة في مادة التصادم ان يبحثوا بموضوعية عن أسباب التصادم، لابرار الاخطاء المرتكبة من طرف الريانيين^(٢) ، وأثناء بحثهم هذا يتعين أن

(١) محكمة دورة Ecosse ١١ نوفمبر ١٩٣٨ دور ٣٩ ، ٩٨ عن لوكلير المرجع السابق ص ١٥٢ ، وقد جاء في رسالة لوكلير قوله أنه في إنجلترا، وحسب معلومات ليست قاطعة علما تسوي نزاعات التصادم البحري حسب الكيفية التالية ٥ في المائة بالدعاوي القضائية ١٠ في المائة بالنسبة للتحكيم ٨٥ في المائة بالنسبة للاتفاقيات بالتراضي.

(٢) أورد لوكلير احد المشاكل التقنية التي تطرح علي المحاكم بحيث كانت قاطرة تجر ستة قوارب حاملة للرمل والحصي من ميناء Tefferaon الي New York فقاطعتها باخرة Acadie التي كانت تسير بسرعة ١٩ عقدة في ممر يبلغ عمقه ٥٠/٣٠ قدم (١٨ متر تقريبا) مما يجعله يحرك المياه وتترتب عنه أمواج كانت القاطرة مع مقطورتها توجد علي بعد ٤/٣ ميل (١٣٨٩) متر، ادعي مالكها أن الأمواج التي يبلغ علوها ما بين ٦ ، ٨ أقدام أحدثتها الباخرة Acadie فتسببت في اصطدام القوارب فيما بينها وتترتب عن ذلك خسائر فادعي المدعي عليه ان علو الامواج لا يتجاوز ثلاثة أقدام ولو بسرعة ٢٣ عقدة، ولا يمكن ان تتجاوز الامواج قدمين بسرعة ١٩ عقدة.

وقد أبرز لوكلير تعليقا علي هذه الوقائع قوله، أنه في مثل هذه الحالات لا يمكن للمحكمة الا ان تلجأ الي الخبراء أو أن تقضي علي ضوء معلومات تقنية ملحقة بملف كل طرف لأن حل المشكلة القانوني يقتصر علي حسابات تقنية تكون كالتالي في هذه النازلة :

١- ما هو اثر انتقال المركب تقريبا الذي حجمه كذا ... والذي كان يسير بسرعة كذا عقدة في ممر عمقه كذا متر نحو سفينة حجمها كذا والتي تسير بسرعة كذا عقدة، والمتواجدة علي بعد كذا =

يطلعوا علي تقارير الربان، ودفاتر يومية السفينة، وعلي المحاضر التي دونت فيها تصريحات الشهود ووثائق السفينة، ويستطيعون الاعتماد ايضاً علي المعلومات الأخرى المتعلقة بالارصاد الجوية وتحقيق السلطات البحرية والتنظيمات المتعلقة بالملاحة البحرية الدولية، والمحلية، والخرائط المتعلقة بخطوط السير في البحر..... الخ.

ويلتزم الخبراء باستدعاء الاطراف والاستماع اليهم كي يتم تجنب صدور أي احتجاج من لدن اي طرف في عدم حضوره في الخبرة^(١).

وحيث يتعلق الأمر بأكثر من خبير يتعين أن لا يودعوا الا تقريراً موافقاً عليه بأغلبه الأصوات طبقاً للفصل ٣١٨ من قانون المرافعات المدنية الفرنسي، إلا أنه في حالة اختلاف الآراء، يتعين عليهم بيان أسبابها، مما سيسمح للقاضي بالاختيار بين هذه الآراء^(٢).

٢- لما تصطدم القوارب المقطورة فيما بينها فليس هناك تفسير آخر (آداة القطر أو سرعة القاطرة مفرطة أو سوء توزيع الحمولات) ، يقول لوكليبر اذن ان الاجوبة عن هذه الأسئلة تقنية محضة.

انظر لوكليبر المرجع السابق ص ١٥٢ - ١٥٣ ١٤٤ IX Dr..XXX
(١) انظر الفصل ٦٣ من قانون المسطرة المدنية المغربي، بل ويعد باطلاً عمل الخبير اذا لم يستدعي الخصوم، ولا يحكم بهذا البطلان الا اذا طلب الخصم المعني بالأمر ذلك.

انظر أحمد ابو الغو المرجع السابق ص ٦٣٠ - ٦٣١ ، وانظر أيضاً المادة ١٤٨ من قانون المرافعات المصري ، وانظر حكماً للمحكمة التجارية بوهرا ن ٩ نوفمبر ١٩٣١ دور ١٠ - ١٨ .

(٢) انظر الفصل ٦٦ من قانون المسطرة المدنية المغربي، وأيضاً المادة ١٥٠ من قانون المرافعات المدنية المصري.

وتقرير الخبرة ينبغي أن يوقع من لدن الخبير أو الخبراء، ويعد التوقيع شكلية جوهرية تجعل التقرير عديم القيمة بدونها، كما أن هذا التقرير يقدم الي كتابة الضبط للمحكمة التي أمرت بإجراء الخبرة^(١).

فالقاضي تكون له الحرية التامة في تقدير عمل الخبير الذي عينه، وله أن يأخذ برأيه أو لا يأخذ به^(٢).

وأخيراً ورغم المصادقية التي تتمتع بها نسبياً، بعض تقارير الخبراء، إلا أن هذا ليس علي الاطلاق، بل نجد العديد من الانتقادات الموجهة الي استنتاجات تقارير الخبرة في المجموعات القضائية، ولعل السبب في ذلك يرجع الي انخفاض الكفاءة لدي بعض الخبراء من جهة أو الي الارتباطات التي تجمعهم أحياناً مع أحد الأطراف من جهة أخرى.

وتطبيقاً لذلك قضي "بأنه" يتعين علي المحكمة المرفوعة أمامه دعوي متعلقة بمسئولية تصادم في قناة أن تأمر بخبرة جديدة، وبحضور الأطراف المشار اليهم في التقرير المحرر من طرف الخبير المعين بموجب حكم سابق والذي أهمل البحث عن التنظيم الخاص بالملاحة في القناة، وهو المكان الذي حصل فيه التصادم، كما أنه اشار الي تصريحات متناقضة للأطراف دون كتابتها^(٣).

(١) راج الاستاذ عبد العزيز بن زاكور، المبادئ الأساسية للخبرة في القانون المغربي، مقال منشور في مجلة رابطة القضاة، مجلة تعني بالدراسات القانونية والقضائية السنة ٢١ - العدد ١٢ - ١٣ من السلسلة الجديدة مارس ١٩٨٥ ص ٣٠ - ٣١ .
(٢) أنظر أحمد أبو ال... المرجع السابق ص ٦٣٤ والهامش رقم ١ لنفس الصفحة، وانظر المادة ١٥٦ من قانون المرافعات المصري.

(٣) المحكمة التجارية بمرساي ٢٦ ابراهيم ١٩٥٠ D.M.F ١٩٥٠ - ٦٠٨

العقوبات الجنائية المترتبة عن التصادم البحري

العقوبات الجنائية المترتبة عن التصادم البحري عادة ما تتخذ لردع كل مرتكب للمخالفات المعتبرة من لدن القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية جنحاً معاقب عليها، وقد اهتمت التشريعات البحرية حديثاً بوضع تنظيم خاص يعاقب علي كل الاخطاء التي تشكل خرقاً للقواعد التنظيمية وكذا الالهمال والتهور الناتج أثر عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي التصادم^(١).

ويعد تاريخ العقوبة الجنائية عن حادث التصادم في التشريع الفرنسي حديث العهد نسبياً، وكذا أغلبية التشريعات ذات الالهامام بالملاحة البحرية، حيث كانت العقوبة الي غاية ١٠ مارس ١٨٩١ تأديبية فقط^(٢)، مالم يلجأ الي نص من نصوص القانون الجنائي العام، بمعنى انه لم يكن هناك ما يسمي اليوم بالقانون الجنائي والتأديبي الخاص بالملاحة التجارية وقد ألغي ذلك القانون بموجب القانون ١٧ ديسمبر ١٩٢٦ الذي هو بمثابة القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية الفرنسية.

وبمقتضي ظهير ٣١ مارس ١٩١٩ (الملحق الثاني) صدر القانون التأديبي والجنائي التجارية التشريعية المغربية غير أن هذا القانون أصبح متجاوزاً في الوقت الراهن ولم يعد لها أي مدلول منذ استقلال المغرب،

(١) راجع ريبير رقم ٢١١٣

(٢) راجع نصوص القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية الفرنسية لسنة

١٩٢٦ الفصول ٨٠ - ٨١ - ٨٢ - ٨٣ راجع

- Dnajon traite de droit maritime 2. Edition tom 4.1928 No.1363.
- Repertoire de droit commercial 1972 No.45.

وكان من اللازم الغاء هذا القانون، وتعويضه، بنصوص تعبر عن السيادة الوطنية للمغرب.

وقد أحسن المشروع الجديد للقانون البحري بتخصيصه جزءاً هاماً للنظام التأديبي والجنائي للبحرية التجارية حيث اشتمل علي نصوص حديثة تسائر التقدم الذي أصبحت تعرفه قواعد القانون البحري في هذا المجال^(١).

وفي مصر صدر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب علي السفن^(٢).

وسنحاول استعراض المخالفات التي قد يعاقب عليها جنائياً، وذلك في بعض التشريعات.

خرق التنظيمات البحرية :

ان القواعد المتعلقة بمنع التصادم كان من اللازم أن تتواجد الي جانبها مجموعة قواعد زجرية، وذلك حتي يتسني للغير احترامها، وهو المسلك الذي اتخذته جل التشريعات ذات الاهتمام بالملاحة البحرية^(٣).

فموجب الفصل ٨٠ من القانون الجنائي والتأديبي الفرنسي لسنة ١٩٢٦ "يعاقب بستة أيام الي ثلاثة أشهر سجنأ وبغرامة تتراوح ما بين ٦٠

(١) خصص المشروع الجديد للقانون البحري المغربي للنظام التأديبي والجنائي من الفصل ٦٠٣ الي الفصل ٦٩٠ .

(٢) راجع الجريدة الرسمية المصرية العدد ١٢٦ في ١٩٦٠/٦/٣

(٣) انظر ريبير ص ٧١ الهامش ١ وانظر أيضاً رودبير النظرية العامة للقانون البحري

فرنكاً و٣٨٠ ف ، أو باحدي العقوبتين فقط كل ربان أو رئيس الحراسة المرتب لمخالفة القواعد المنصوص عليها في التنظيمات البحرية ، سواء فيما يتعلق بالانوار التي يتعين اشعالها ليلاً ، أو بالاشارات التي يجب استعمالها وقت الضباب ، أو بالطريق الذي يجب اتباعه ، وبالمناورات التي يجب تنفيذها في حالة الالتقاء بمنشأة أخرى^(١).

وبالمقابل يقضي الفصل ٢١ من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية المغربي بأنه "يعاقب بالحبس من ٦ أيام الي ستة أشهر وبغرامة ١٦ فرنك الي ٥٠٠ فرنكاً أو بإحدي هاتين العقوبتين فقط علي كل ربان أو رئيس نوبة أو قائد دفة أو مرشد يرتكب مخالفة للقواعد المتعلقة بالطريق الواجب اتباعها أو بالعمليات التي يجب انجازها في حالة الالتقاء بسفينة أخرى".

ويمكن القول بأن القواعد الدولية لمنع التصادم^(٢) الواردة بمعاهدة لندن ١٩٧٢ ، والتي نافذة في أغلبية الدول وخاصة منها المغرب ، فرنسا ، مصر.. هي المقصودة في الفصل ٨٠ فرنسي ٢١ مغربي ، وبالتالي يعد خرقها خطأً يترتب عليه تطبيق العقوبة الواردة في النصوص السابقة الذكر ، حتي يتسني جعل هذه القواعد محل احترام وتطبيق من لدن الجميع^(٣).

(١) راجع النص بالفرنسي

Dalloz cod de commerce paris – 1973-1974 page 263.

(٢) راجع لوكليير المرجع السابق ص ٢١٤

(٣) راجع رودبيرر الفقرة ٦٥ وتطبيقاً لذلك قضي بأنه يشكل اهمالاً خطيراً عدم التخفيض من السرعة المفراط، وكذا عدم اتخاذ الجهة اليمني وارجاع الاداة الي الورا، وبالتالي

والملاحظ أن المستهدف من هذه العقوبة في جزء منها هو الريان وذلك حيث تصدر عنه أية مخالفة للتنظيمات التي جاءت علي سبيل المثال، وليس الحصر، حيث يعد كل خرق لأية قاعدة من قواعد منع التصادم مخالفة، حتي ولو كانت محلية، وفي جانب آخر يتعلق الأمر برئيس الحراسة، حيث يعد مسئولاً عن كل مخالفة للقواعد المتعلقة بالطريق الواجب اتباعه أو بالعمليات الواجب القيام بها اثناء الالتقاء بسفن أخرى، كما يعد المرشد مسئولاً ومن ثم يعاقب بنفس العقوبة إذا أخل بالواجبات الملقاه علي عاتقه طبقاً لنص الفصل ٢١ من القانون الجنائي والتأديبي المغربي.

الاهمال وعدم التبصر : اذا كان الاهمال وعدم التبصر يعد من صور الخطأ الذي يترتب عنه التصادم في كثير من الأحيان فإن القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسية يقضي في المادة ٨١ الفقرة الأولى أن كلا من الريان أو رئيس الحراسة الذي تسبب نتيجة اهماله في تصادم لسفينته أو لسفينة أخرى أو جنوح واصطدام بأي حاجز معروف او غير معروف أو في عوار خطير أصاب السفينة او حمولتها بغرامة تتراوح ما بين ٦٠ف و ١٨٠٠ف وبالحبس من ٦ أيام الي ثلاثة أشهر، أو بإحدي العقوبتين فقط^(١).

فقد تم خرق الفصل ٨٠ ، ٨١ من القانون التأديبي والجنائي = للبحرية التجارية الفرنسية - محكمة Boulogne ٢ أكتوبر ١٩٥٩ D.M.F ١٩٦٠ - ص ١٧٤ (١) راجع نص الفصل ٨١ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسية. راجع أيضاً رودبير الفقرة ٦٦ ، ٢٦٣ ، Dalloz cod de comm 1973 - 1974 page
انظر توضيحاً لذلك في المحكمة التجارية البحري Breste ١٤ نوفمبر ١٩٤٩
D.M.F ١٩٥٠ - ٧٣ وكذلك تعليق M.H المحكمة التجارية البحرية =Lehavre

وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة البحرية التجارية ببورديو بأنه يرتكب جنحاً مقررته ومعاقباً عليها بمقتضى الفصل ٨١ الفقرة الأولى من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية ريان سفينة أو قائدها الذي تأخر في التخفيض من سرعة سفينته من جهة ومن جهة أخرى القائد أو الريان الذي كان يسير بسرعة قصوي رغم كثافة الضباب القادم من يسار القناة^(١).

وتصبح العقوبة أكثر تشدداً كلما كانت الأضرار أكثر خطورة، إذ تضيف الفقرة الثانية من الفصل ٨١ أنه إذا نتج عن هذا الإهمال أضراراً خطيرة كضياع العائمة، أو عدم صلاحيتها للاستعمال للملاحة على الإطلاق، أو ضياع الحمولة أو جروح خطيرة أصابت عدداً من الأشخاص أو وفيات، فإن العقوبة الجنائية تكون غرامة تتراوح ما بين ٨٠ ف و ٢١٦٠ فرنكاً والحبس من ثلاثة أشهر الي سنتين أو احدي العقوبتين فقط^(٢).

= ١ فبراير ١٩٥٩ D.M.F ١٩٥٦ ، ٥٥٩ - المحكمة التجارية البحرية بورديو Bordeaux ١٢ أكتوبر ١٩٥٩ D.M.F ١٩٦٠ - ١٧٤ انظر أيضاً المحكمة التجارية البحرية Le Havre ١٥ نوفمبر ١٩٦٣ - ٣٦٥ - تعليق Pfistre ، مشار الي هذه الأحكام رودبير صفحة ٧٧ هامش (١).

(١) المحكمة البحرية التجارية بورديو Bordeaux ١٦ أكتوبر ١٩٦٢ D.M.F ١٩٦٣ ص ٤٨٨ وذلك نظراً لاحتفاظهما بهذه السرعة المفرطة بالرغم من سماعهما للإشارات الصوتية التي ابتدها والتي اكتشفوها بواسطة الرادار.

(٢) المحكمة البحرية التجارية بلاغوشيل ٢٤ يونيو ١٩٦٣ ص ٦٧٣ ، انظر أيضاً المحكمة البحرية التجارية بلوهافر Le Havre ١٥ نوفمبر ١٩٦٣ ص ١٠١ المشار اليه سابقاً.

وفي نفس السياق ورد في الفصل ٢٠ من القانون التأديبي والجنائي المغربي بأنه "يعاقب بالحبس من ٦ أيام الي ٥ سنين وبغرامة من ١٦ فرنكاً إلي ٥ آلاف فرنكاً أو بإحدي العقوبتين علي الجنح الآتية :-

التسبب عن قصد وبنية اجرامية في جنوح السفينة أو هلاكها او تلفها أو تحولها عن طريقها متي كانت هذه الجنحة لم تتسبب في وقوع خسائر في الأرواح^(١) ... "

ويلاحظ أن هذا النص ينظم العقوبات المترتبة عن الجرائم المرتكبة عن عمد وقصد وبمقتضي الفصل ٢٩ من ظهير ٢٨ ابريل ١٩٦١ المنظم لمراقبة الموانئ البحرية التجارية فإنه "إذا الحق ضرراً بمنشآت الميناء بسبب خطأ أو اغفال أو عدم تبصر أو سوء حالة سفينة ما يعاقب رئيس السفينة أو ربها أو ربانها بذعيرة يتراوح مبلغها بين ٥٠ و ٥٠٠ درهماً كما يحكم علاوة علي ذلك بتعويض الضرر اللاحق بالمنشأة"^(٢).

(١) راجع نص الفصل ٢٠ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الذي يختلف الي حد بعيد عن الفصل ٨١ من القانون الفرنسي بأنه " إذا كانت احدي المخالفات المنصوص عليها في الفصلين (٦٣٧ - ٦٣٨) من هذا القانون أو كل حدث أو اهمال آخر يعزي الي الربان أو الي رئيس الربعية أو الي القائد تسبب لسفينة أو لأي باخرة اخري أما في التصادم أو في الجنوح أو في الاصطدام بحاجز ظاهر أو معروف أو في عوار خطير للسفينة أو لحمولتها يعاقب المذنب بالحبس من ثلاثة أشهر إلي سنة وبغرامة من ١٢٠٠ إلي ٢٠٠٠ درهم او بإحدي هاتين العقوبتين فقط".

(١) راجع ظهير رقم ١٠٤٣ - ٥٩ - ١ مؤرخ في ١٢ قعدة عام ١٣٠٠ موافق ٢٨ ابريل ١٩٦١ المتعلق بمراقبة الموانئ البحرية التجارية، أنظر الجريدة الرسمية العدد ٢٥٣٣.

وأمام غياب نص يعاقب علي الاهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات الضرورية ، سواء في التشريع البحري المغربي او المصري ، فلا مناص من البحث عن نص عام في القانون الجنائي يملأ هذا الفراغ ، ويقضي نص الفصل ٤٣٣ من القانون الجنائي المغربي الذي يوافق المادة ٢٤٤ عقوبات مصري علي أن "من تسبب بعدم تبصره أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو اهماله أو عدم مراعاته النظم أو القوانين ، في جرح غير عمدي أو اصابة أو مرض ، نتج عنه عجز عن الاشغال الشخصية تزيد مدته عن ستة أيام ، يعاقب بالحبس من شهر واحد الي سنتين ، وغرامة من مائة وعشرين الي خمس مائة درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط".

وإذا ترتب عن التصادم قتل نتيجة الاهمال وعدم التبصر فإنه يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر الي خمس سنوات وغرامة من مائتين وخمسين الي الف درهم (الفصل ٤٣٢ من القانون الجنائي المغربي الذي يوافق المادة ٢٣٨ عقوبات مصري) وهذه العقوبة تتفق الي حد كبير مع العقوبة الواردة في نص الفصل ٨١ الفقرة الثانية من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية الفرنسية ، ولعل الاهمال وعدم التبصر المقصود من الفصل ٨١ هو الاهمال في عدم اتخاذ الاحتياطات من لدن الريان ورئيس القيادة اثناء سير السفينة^١ ، وبالتالي يعد اهمالاً عدم التخفيض من السرعة اثناء الضباب أو اثناء سماع اشارات السفينة الاخري أو اثناء رؤيتها لاحدي السفن تقترب ، وتطبيقاً لذلك ذهبت احدي المحاكم الي القول بأن عدم التخفيض من السرعة وتوقيف أداة السفينة يشكل اهمالاً خطيراً من لدن رئيس مراقبة السفينة وقائدها ، اثناء رؤيتها للسفينة الاخري بأنها تقوم بملاحة غير عادية ، وقضت باعتبارهما

(٢) راجع ريبير رقم ٢١١٣

قد خرقا الفصل ٨١ من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية الفرنسية، نظراً لأن هذا الإهمال قد ترتب عنه تصادم وهلاك سفينتهما^(١).

وبمقتضى القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب والسفن المصري^(٢)، ترتفع العقوبة لتصل الي الاشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة اذا خان الريان الامانة وارتكب فعلاً بقصد اغراق السفينة أو احراقها أو تعطيل سيرها، أو حاول القيام بعمل من هذا القبيل، وإذا نشأ من مثل هذا العمل الاجرامي موت شخص، كانت العقوبة الاعدام أو الاشغال الشاقة المؤبدة.

الاهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات من لدن افراد الطاقم

اذا كانت العقوبات السابقة ذكرها تنصب فقط علي الريان ورئيس القيادة، فإن الطاقم بدوره قد يخضع لعقوبات اذا لم يقم بالمهمة الموكلة اليه بكامل العناية، اذا ينص الفصل ٨٢ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية الفرنسية علي عقوبة الحبس مدة تتراوح ما بين ٦ أيام وشهرين، وبغرامة تتراوح ما بين ٦٠ و ٣٦٠ فرنكاً أو احدي العقوبتين ضد كل فرد من الطاقم تسبب نتيجة اهمال دون عذر أو عدم

(١) المحكمة البحري التجارية بلاغوشيل ٢٤ يونيو ١٩٦٣ D.M.F- ١٩٦٣ ص ٦٧٣
(٢) اذا تقضي المادة ١٨ من القانون رقم ١٦٧ بأنه "يعاقب بالاشغال الشاقة المؤبدة او المؤقتة كل من أغرق السفينة أو احرقها او عطل سيرها او حاول القيام بأي عمل من هذه الأعمال، فإذا نشأ عن الفعل المذكور في الفقرة السابقة موت شخص تكون العقوبة الاعدام او الاشغال الشاقة المؤبدة.

اتخاذ الاحتياطات أو اهمال اثناء ممارسة العمل في تصادم^(١) ولا نجد مقابلاً لهذا النص في التشريع المغربي^(٢)، ولذلك فلامناص من الرجوع الي نصوص القانون الجنائي المغربي (الفصل ٤٣٢ - ٤٣٣) في حالة وقوع تصادم تسبب فيه اهمال أحد افراد الطاقم أو عدم القيام بالواجب وتنفيذ الأوامر الصادرة من الريان أو رئيس القيادة بكامل العناية، اذ تسبب في جروح أو قتل خطأ^(٣).

وفي مصر ورد في المادة ١٣ من القانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن بأنه "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاث أشهر وبغرامة لا تتجاوز ٢٠ جنيهاً أو ٢٠٠ ليرة أو بإحدى هاتين العقوبتين أي فرد من طاقم السفينة يكون قد ارتكب احد الافعال الاتية :

(١) راجع نص الفصل ٨٢ من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسي.

(٢) ينص الفصل ١٩ علي انه "يعاقب بالحبس من ٦ أيام الي سنتين وبالغرامة من ١٦

الي ٢٠٠ فرنك أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط علي الجرح الآتية :-

١- عدم الطاعة المتكررة المقترن بالتهديد والمخالفات التأديبية المتكررة.

٢- اتلاف الاشياء الموجودة علي ظهر السفينة واستعمالها بدون اذن.

٣- المشاجرة والمضاربة بين الملاحين والسكر المقترن بالتشويش.

٤- السرقة المرتكبة من طرف الملاحين اذا لم يرافقها كسر.

٥- الاعتداء البدني علي من هو أعلي رتبة.

٦- التمرد غير المسلح من طرف جزء من الملاحين لا يتجاوز عددهم الثلث.

٧- مغادرة السفينة أكثر من ثلاثة أيام ورفض الخدمة أو البقاء في مركز الخدمة رفضاً

صريحاً في حالة صدور الأمر مباشرة وشخصياً للبقاء فيه.

(٣) راجع نصوص الفصل ٤٣٢ - ٤٣٣ من القانون الجنائي المغربي والمشار اليهما سابقاً.

- ١- ترك بلا عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحصل خلفه محله.
- ٢- تغيب عن السفينة حين كان مكلفاً بعمل عند الدفة أو في محل أرصاد أو مركز مناورة أو حراسة.
- ٣- ثبت عدم وجوده في السفينة دون عذر مقبول في الوقت المحدد لاتخاذ اجراءات الابحار من أي ميناء غير ميناء التسجيل.
- ٤- رفض الازعان لأمر صدر اليه فيما يتعلق بسير العمل في السفينة، أو المحافظة علي النظام فيها.
- ٥- ارتكب اعمالاً متكررة تنطوي علي العصيان^(١) :

ويتشدد القانون الفرنسي الفصل ٨٢ الفقرة الثانية اذا ترتب عن الاهمال بلا عذر أو عدم اليقظة أو كل اهمال للواجبات التي يقتضيها العمل الذي يقوم به افراد الطاقم كضياع السفينة أو عدم قابليتها للملاحة مطلقاً أو اتلاف حمولتها، أو اذا افضت الي جروح خطيرة لشخص أو لعدد من الاشخاص أو حالة وفاة أو وفيات، فإنه ترتفع العقوبة من ٦ أيام الي ٨ أشهر حبساً، ومن ١٨٠ الي ١٨٠٠ ف غرامة او احدي العقوبتين، الفصل ٨٢ الفقرة الثانية ولا يختلف هذا النص عن ما ورد في المشروع البحري المغربي الجديد^(٢).

(١) وقد أضافت المادة ١٤ من نفس القانون بأنه "تكون العقوبة الحبس مدة لا تتجاوز سنة اذا ارتكب احدي الجرائم المنصوص عليها في المادة السابقة (المادة ١٣) من أكثر من ثلاثة أشخاص وبعد اتفاق سابق فيما بينهم".

(١) يقضي الفصل ٦٤٥ من مشروع القانون البحري المغربي "أنه يعاقب بالحبس من شهر الي ثلاثة أشهر وبغرامة من ٦٠٠ الي ٦٠٠٠ درهم أو بإحدي هاتين العقوبتين فقط كل عضو من الطاقم غير الريان أو الربعية أو القائد المتهم خلال القيام بعمله،

ولعل السري في اختلاف العقوبة المترتبة عن الإهمال والتهور الصادر من الريان والقائد أو من أفراد الطاقم يعود الي أن مسئولية الريان والقائد من جهة لها أهمية نظر لدورهما علي السفينة ومن جهة أخرى هناك فرق بين الإهمال وعدم التبصر الذي قد يرتكبه الريان أو القائد ، وذلك الذي قد يصدر عن أحد أفراد الطاقم ، مما يستعدي فعلاً أن تكون عقوبة الريان أو القائد متشددة حتي لا يقع أي تهاون أو إهمال وخاصة أنهما القائمان بتسيير وإدارة السفينة.

ويثار سؤال أخيراً عما اذا كان يجوز متابعة الريان أو رئيس القيادة ، أو أي فرد من أفراد الطاقم بتهمة القتل أو الجرح بسبب عدم الاحتراس أمام المحكمة الجنائية ، بمعني آخر هل النصوص الجنائية^(١) التي تتعرض للقتل والجرح الذي يسببه التهور وعدم المهارة ، والإهمال يمكن تطبيقها الريان أو رئيس القيادة أو أحد افراد الطاقم متي صدر منه الإهمال ، وترتب عنه التصادم المنشئ للأضرار الجسدية.

فبينما لا يوافق بعض الفقه علي ذلك ، تري محكمة النقض الفرنسية جواز المتابعة أمام المحكمة الجنائية بمقتضي الفصلين ٣١٦ ، ٣٣٠ الذين يوافقان الفصلين (٤٣٢ ، ٤٣٣) من القانون الجنائي المغربي ،

بخطأ لا يغتفر أو بعدم أخذ الاحتياط أو بأي تقصير آخر في التزاماته عندما يتسبب هذا الخطأ أو هذا العيب أو هذا التقصير في السفينة أو لأي باخرة أخرى اما في تصادم أو جنوح يعاقب المذنب بالحبس من شهر الي ثمانية أشهر وبغرامة مالية من ١٢٠٠ الي ١٢٠٠٠ درهم".

(٢) الفصلين ٤٣٢ - ٤٣٣ من القانون الجنائي المغربي، والمادتين ٣١٩ - ٣٢٠ من القانون الجنائي الفرنسي، المادتين ٢٣٨ - ٢٤٤ من القانون الجنائي المصري.

انظر دانجون القانون البحري رقم ١٣٦٣ مكرر ، ريبير رقم ٢١١٦

وكذا المادتين (٢٣٨ - ٢٤٤) المصري حتي ولو ابرئت ساحة الريان أو رئيس الحراسة^(١).

وقد أيد الاجتهاد القضائي المتابعة المزدوجة، بأن قرر أن الريان يمكن أن يتابع أمام المحكمة الجنائية بسبب الجروح علي أثر عدم الاحتراس، وأمام المحكمة البحرية بسبب التصادم معاً، وأن الدعويين ليس لهما نفس الموضوع^(٢).

وإذا كان هذا الاتجاه الأخير تفرضه محاولة عدم افلات الجاني من العقوبة، وهو الاتجاه السائد في فقه القانون الجنائي، الا انه في مجال الملاحة البحرية فإن قانون ١٧ سبتمبر ١٩٢٦ لم يترك أي ثغرة لافلات مرتكب التهور أو الاهمال الناتج عن التصادم، وعلي العكس من ذلك فإن القانونين المغربي والمصري في أمس الحاجة الي وضع نصوص جنائية وتأديبية بحرية لمواجهة بعض الأخطاء او الاهمال الذي قد يترتب عنه قتل او جروح، مما يقضي - ريثما تصدر قوانين تنظم ذلك - تطبيق نصوص القانون الجنائي التي تتعرض للقتل أو الجرح الذي يسببه الاهمال أو التهور وعدم الانتباه^(٣).

(1) Cass crim 4 Nov. 1927-1-193 No Roux
Alger 16 Mai 1905 P 1910-2-63

انظر ريبير رقم ٢١١٦

- Aix 22 Mars 1905 rev int droit maritime XX 860

(2) Marseille 31 Janv 1905
Cass crim 26 Mai 1905 rev XX I 8-D 1906

انظر أيضاً رودبير الفقرة

(١) راجع نصوص القانون الجنائي المغربي الفصلين (٤٣٢ - ٤٣٣) والقانون الجنائي المصري (٢٤٤ - ٢٢٨).

الامتناع عن تقديم المساعدة :- تضمن القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية المغربية عقوبة جنائية تخص الربانة المتورطين في التصادمات الناتجة اثر الامتناع عن تقديم المساعدة للسفن التي أصيبت أثناء التصادم، والتي تستدعي تقديم المساعدة وتجعلها ضروريه وقبل أن نتطرق الي هذه العقوبات الجنائية، نود القول بأن الالتزام بتقديم المساعدة في حالة التصادم التزام عام موجه الي كل ربان، كما هو موجه الي كل أنواع السفن أياً كان الغرض المخصصة من أجله سواء كان الصيد أو النزهة أو التجارة، أو الخدمة العامة^(١).

وبمقتضى المادة الثامنة من اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩١٠ الخاصة بتوحيد قواعد التصادم البحري، فإنه يجب "بعد حادث التصادم علي ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بقدر ما يكون ذلك في استطاعته وبدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي" وحتى يلتزم ربانة السفن بمقتضيات هذا النص اوصت المعاهدة في نص المادة التاسعة علي أنه "يعهد للجهات العليا المتعاقدة والتي لا يعاقب تشريعها من يخالف أحكام

(٢) عادة ما تتعرض السفن أثناء سيرها في البحار لأخطار البحر الكثيرة والخطيرة تضطر الي طلب المساعدة من اشخاص أو سفن أخرى تنقذها من خطر هلاكها أو هلاك ما عليها من بضائع وأشخاص، ولما كانت هذه الأخطار من طبيعة الرحلات البحرية، فإن كل سفينة معرضة لأن تطلب المساعدة من غيرها، راجع الاستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض في مقاله المساعدة البحرية في القانون المصري، مجلة القانون والاقتصاد مارس سنة ١٩٧٤ العدد الأول السنة الرابعة والأربعون - مطبعة جامعة القاهرة ص ١٨٢ و ص ١٨٤ ، راجع أيضاً ثروة علي عبد الرحيم مقاله صور الخسارات البحرية المشتركة، مجله القانون والاقتصاد مارس ١٩٧٣ العدد الأول السنة ٤٣ مطبعة جامعة القاهرة ص ٦١ .

المادة (الثامنة) أن تدخل في شريعاتها النصوص اللازمة للعقاب علي تلك المخالفات، وتبادل الجهات العليا المتعاقدة عندما يمكنها ذلك القوانين واللوائح التي تكون قد صدرت أو سوف تصدر من بلدها لتنفيذ الفقرة السابقة".

وفي نفس السياق عاقب القانون الفرنسي لسنة ١٨٩١ علي عدم تقديم المساعدة^(١) والذي حل محله قانون ١٧/١٢/١٩٢٧ وأضاف أنه يتعين علي الربان بقدر الامكان ان يخطر السفينة الاخري باسم سفينته ومينائها الأصلي، والجهة التي قدمت منها والتي ستتوجه اليها^(٢)، ونص الفصل ٨٣ علي أنه يعاقب بغرامة ٧٥٠ ف الي ١٠٨٠٠ ف، ومن شهر الي سنتين حبساً أو احدي العقوبتين حالة اهمال كل ربان استعمال جميع الوسائل التي يتوفر عليها لانقاذ المنشأة الأخرى وطاقمها وركابها من الخطر الناتج عن التصادم دون أن يترتب عن ذلك خطر لسفينته وطاقمه وركابه، كما يعاقب بنفس العقوبة من لم يبذل ما في وسعه لتقديم المساعدة وانصرف عن مكان الحادث، بل وتضاعف العقوبة اذا نتج عن ذلك التصادم وفيات ولم يقدم المساعدة بالرغم من أن ذلك لم يكن يشكل خطراً علي سفينته^(٣).

(١) راجع الفصل (٤-٥) من قانون ١٨٩١ وقد كان يعاقب علي خطأ المجهز الذي لم يزود سفينته بالأنوار ووسائل الانقاذ المقررة (الفصل ٨)، راجع ريبير ٢١٤٣ .

(2) Dalloz code de commerce Paris -37-14-page -264-ari-83

(١) تضيف الفقرة الثانية من الفصل ٨٣ من القانون الجنائي والتأديبي الفرنسي علي انه "يعاقب بنفس العقوبة الربان الذي ينصرف عن مكان الحادث قبل التأكد من أن المساعدة الطويلة غير مجدية للمنشأة الأخرى ولطاقمها ولركابها، ومن غرق المنشأة قبل أن يبذل كل ما في وسعه لتلقي الغرقى وكان ذلك خارجاً عن القوة القاهرة اذا هلك شخص أو عدة اشخاص علي اثر عدم تنفيذ الالتزام المشار اليها في هذه الفقرة

وفي نفس السياق جاء في الفصل ٢٠ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية المغربية بأنه "يعاقب بالحبس من ٦ أيام الي ٥ سنين وبغرامة من ١٦ فرنكاً الي ٥ آلاف فرنك أو بإحدي هاتين العقوبتين فقط علي الجرح الآتية :

الفقرة السادسة "امتاع ربان سفينة عن مد يد المساعدة في البحر الي أية سفينة أو شخص يوجد في حالة خطر متي كانت هذه المساعدة لا تعرض سفينته للخطر".

وبمقتضى الفصل ٣٠٩ مكرر الذي تم تغييره بظهير ٢٦ يوليو ١٩٢٢ من القانون التجاري البحري المغربي، فإنه يتعين علي "كل ربان سفينة ملزم بإنجاد أي شخص ولو عدواً يوجد في البحر في خطر الهلاك مادام يمكنه القيام بهذا الانجاد دون أن يعرض لخطر جدي سفينته أو ملاحيه أو ركابه وإلا عوقب بغرامة تتراوح بين ٥٠ فرنكاً و ٣٠٠ فرنك، وبالحبس من شهر الي سنتين، أو بإحدي هاتين العقوبتين فقط"^(١)

وفي مصر يقضي القانون ١٦٨ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن المادة ٢٢ منه علي أنه "يعاقب بالحبس مدة لاتزيد عن ستة أشهر وبغرامة لاتتجاوز ١٠٠ جنيه أو بإحدي هاتين العقوبتين كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته أو

يمكن ان تضاف العقوبة بعد التصادم" انظر Dalloz code de comm p.264. art - 83

(١) راجع نص الفصل ٣٠٩ مكرر من القانون التجاري البحري المغربي.

للأشخاص الراكبين فيها لانقاذ سفينة تشرف علي الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر^(١)."

وأخيراً يعاقب أيضاً الريان الذي لم يقدم معلومات حول اسم سفينته، وميناء الاستناب، والوصول بغرامة من ١٦٠ فرنكاً الي ١٨٠٠ فرنكاً، وبالحبس من ٦ ايام الي ثلاثة اشهر أو بإحدي العقوبتين فقط، حيث يكون ذلك ممكناً^(٢)، وهو التزام مرتبط الي حد كبير مع التزام تقديم المساعدة فاضافة الي أنه يجعل السفينة المتصادمة تتعرف أكثر علي السفينة التي تصادمت معها، حتي يسهل عليها التعرف علي ميناء تسجيلها وكذا الميناء الذي ستتوجه اليه، حتي يتم البحث عن المسؤوليات المترتبة عن التصادم من جهة، والقيام بالاجراءات اللازمة اثناء

(٢) راجع المادة الثالثة من قانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ في شأن الكوارث البحرية، والحطام البحري، الجريدة الرسمية العدد ١٥٣ في ١٠ يونيو سنة ١٩٦١، راجع نص الفصل ٦٤٠ الي ٦٤٥ من المشروع الجديد للقانون البحري المغربي، حيث أولي اهتماماً بالغ لتقديم المساعدة اثناء التصادم والعقوبات التي تطبق علي كل من تهاون في عدم القيام بذلك، انظر أيضاً أكثر الخولي دروس في القانون البحري طبعة ١٩٧٤، ص ١٥٣.

(٣) راجع الفقرة الأخيرة من نص المادة ٨٣ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية الفرنسية لسنة ١٩٢٦ وقد كان قانون ١٠ مارس ١٨٩١ يعاقب عن دم الادلاء باسم السفينة والميناء الذي تنتسب اليه السفينة ومكان الاقلاع والوصول بغرامة ٥٠٠ ف الي ٥٠٠ ف وعقوبة بالسجن من ٦ ايام الي ثلاثة أشهر (الفصل ٥) انظر دانجون القانون البحري المرجع السابق فقرة ١ سنة ١٣٦١ .

الوصول الي الميناء ، ومن ثم الاتصال بممثلي المؤمنين لكلا السفينتين ،
حتى يحضروا في هذا البحث وتلك الاجراءات^(١).

الدعوي التأديبية الناتجة عن التصادم البحري

يترتب علي التصادم البحري إلي جانب الدعوي الجنائية دعوي
تأديبية تهدف إلي الوقاية من ارتكاب أخطاء مهنية ، فبعد التحقيق الذي
تتولاه السلطة المختصة ، وهي فر فرنسا مدير التسجيل البحري ، والذي
يتولي عداد تقرير حول حادث التصادم ، وإذا ترائي له أن الأفعال المنسوبة
إلي مرتكب الخطأ لا تشكل العناصر المنشئة لجنحة جنائية ،
بل من شأنها فقط أن ترتب عقوبة تأديبية ، فإنه يعرض علي
الوزير المختص بالملاححة التجارية اقتراحات في هذا الاتجاه
وإذا رأي أنه ليس هناك متابعة يقترح حفظ القضية^(٢) ، ويخول الفصل^(٣)
٢٢ لمدير التسجيل البحري الحق في السحب الكامل والمؤقت والجزئي

(١) فمثلاً اذا كانت سفينة مغربية متجهة الي الاسكندرية وكانت قد اصطدمت بسفينة
مصرية متجهة الي انجلترا ، فإنه بعدما تحصل كل سفينة علي المعلومات
المنصوص عليها في المادة الثامنة من معاهدة بروكسيل المتفقة مع الفقرة الأخيرة
من نص المادة ٨٣ من القانون الجنائي والتأديبي الفرنسي ، فمن باب الاحتراس أن
يحاط علماً ممثلي المؤمنين المصريين في ميناء الاسكندرية كي يحضروا التحقيق
والاجراءات التي ستنجز علي السفينة المغربي ، وكذا اخبار مجهزي السفينتين علي
الموانئ الذي سترسو فيه السفينتين المتصادمين ان امكن ذلك.

(٢) راجع نص الفصل ٨٦ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية الفرنسية ، انظر
أيضاً لوكليمر المرجع السابق ص ٢١٣

(١) راجع نص الفصل ٢٢ من المرسوم رقم ١١٩٣ في نوفمبر ١٩٦٠ المتعلق
بالانضباط علي ظهر السفن الملاحية التجارية ، وقد الغي هذا المرسوم الفصول من ٨
الي ١٩ والفصول ٢١ الي ٢٤ من القانون الجنائي والتأديبي لسنة ١٩٢٦ .

لشهادة القيادة لكل من الضباط والربانة والقواد الذين ارتكبوا خطأً جسيماً أثناء ممارستهم لمهنتهم، ويحرمون من حقهم في قيادة السفينة، وقد تصدر العقوبات التأديبية الي جانب العقوبات الجنائية^(١)، بحيث يعاقب المخطئ علي نفس الخطأ مرتين، المرة الأولى باعتباره خطأً مهنياً يستوجب صدور عقوبة تأديبية تجعله يحترم قواعد مهنته والمره الثانية باعتبار الخطأ يشكل جنحه معاقباً عليها وفقاً لنصوص القانون التأديبي والجنائي للملاحة التجارية.

وفي مصر تقضي المادة ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن^(٢)، بأنه "مع عدم الاخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها هذا القانون أو أي قانون آخر يعاقب تأديبياً بأحد الجزئات الآتية كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأً فنياً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر علي الأرواح والأموال أو كان من شأنه أن يؤدي الي احتمال وقوع مثل هذا الحادث".

(٢) راجع ريبير المرجع السابق السابق الفقرة ٢١١٥ مكرر.

العقوبة التأديبية عادة ما تكون ذات طابع اداري، وذلك علي خلاف الأمر في العقوبة الجنائية، حيث تصدر في شكل حكم قضائي تحت رقابة محكمة النقض.

انظر المحكمة التجارية Bayonne يوليو ١٩٥٠ D.M.F. ١٩٥١ - ٤١٩

(٣) يمقتضي قرار وزير الحربية رقم ٣١٤٠ لسنة ١٩٦٠ في شأن تأديب ربان وأفراد الطاقم السفينة، تقضي المادة (١) عند وقوع خطأ فني من أي شخص ممن تنطبق عليه المادة ٦ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ يكون لنائب مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر في كل من اقليمي الجمهورية = العربية المتحدة أن يندب أحد موظفي المصلحة للتحقيق معه.

أنظر لوكليمر المرجع السابق ص ٢١٢ ، روديير المرجع السابق فقرة ٧٠ .

ويترتب عن مخالفة هذا النص عدة عقوبات تأديبية منها الحرمان من العمل بالسفن لمدة لاتزيد علي ستة أشهر، تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة^(١).

ويختص بإصدار تلك العقوبات مجلس تأديب يصدر بتشكيكه في كل حاله علي حدة، قرار من نائب المدير العام لمصلحة الموائى والمنائر بالجمهورية في الاقليم المسجلة فيه السفينة^(٢). ويتكون هذا المجلس من:

- ١- ضابط بحري في خدمة الحكومة لا تقل رتبته علي قائد رئيساً.
- ٢- عضو في مجلس الدولة
- ٣- عضو يمثل الهيئة العامة لشئون النقل البحري.
- ٤- أحد رجال البحرية التجارية من مهنة المتهم لا تقل رتبته عن رتبة المتهم.

ويقوم بعمل السكرتارية احد موظفي مصلحة الموائى وتقضي المادة ٨ من نفس القانون بأنه "لا يجوز للمجلس اصدار القرار بتوقيع الجزاء دون سماع أقوال المخالف وتحقيق دفاعه، واضافه الي ذلك يحق للمحكوم عليه غيابياً طبقاً للمادة الثامنة من نفس القانون، أن يطعن بالمعارضة في قرار مجلس التأديب، ويتولي النظر في هذه المعارضة مجلس عال يصدر بتشكيكه أيضاً في كل حالة علي حدة، قرار من مدير عام مصلحة الموائى والمنائر للجمهورية ويتكون من :

(١) راجع نص المادة السادسة من قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٢) راجع نص المادة السادسة من قانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ في شأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

- ١- نائب مدير عام مصلحة الموانئ والمنائر، أو من يقوم مقامه.
- ٢- عضو من مجلس الدولة لا تقل درجته علي نائب.
- ٣- عضو يمثل الهيئة العامة لشؤون النقل البحري.
- ٤- أحد رجال البحرية التجارية من مهنة المتهم لا تقل رتبته عن رتبة المتهم.

ويقوم بالسكترتارية موظف من مصلحة الموانئ والمناائرة ويتعين أن يكون هذا المجلس الاخير العالي غير اعضاء المجلس التأديبي المنصوص عليهم في المادة ٧.

وتعد الأحكام الصادرة من هذا المجلس الأخير نهائية ولا يجوز اعادة النظر فيها الا عن طريق التماس اعادة النظر بناءً علي ظهور وقائع وأوراق جديدة في صالح المخالف، ما لم تكن تحت نظر المحقق أو المجلس التأديبي.

وفي التشريع الجنائي والتأديبي للتجارة البحرية المغربية، فإن العقوبات الواردة في الفصل ١٥ مكرر (ظهير ٩ فبراير ١٩٣٩)^١ تقضي بأن للسلطة العامة، بناءً علي اقتراح السلطة الخاصة أن تفرض كتدبير تأديبي علي الضباط والرؤساء والريابنه الذين صدر عنهم اخلال ذو خطورة في ممارسة مهامهم سحب رخصة الملاحة لقيادة السفن المجهزة تحت الراية المغربية، أو مباشرة مهام الضباط علي ظهرها وذلك خلال مدة لا يمكن أن تزيد علي سنة، أما سحب هذه الصلاحية النهائية

(١) انظر الفصل ١٥ مكرر (ظهير ٩ فبراير ١٩٣٩) من القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية المغربية.

فيجب أن يفرض بواسطة حكم، ولا يمكن فرضه إلا إذا كان منصوص عليه في حالة ارتكاب جنحه أو جناية.

ويختص بالبت في المخالفات التأديبية دون الحق في استئناف أو الطعن في الحكم الصادر فيها للسلطات الآتية^(١) :

- ١- تصدر هذه العقوبات التأديبية من لدن الربانة اثناء تواجدهم في البحر وفي الأماكن التي لا توجد فيها أية سلطة من السلطات الواردة حينها.
- ٢- السلطات المكلفة في المغرب بأمن الملاحة البحرية وعلي الأخص الاعوان القائمين بمهام رئيس قيادة البحرية.
- ٣- القناصل في البلدان الأجنبية.
- ٤- قواد سفن الدولة متي كانت موجودة في مرفأ أو في ميناء لا توجد فيه سلطة بحرية مغربية ولا قنطية.

ومما لا يلاحظ علي السلطات المختصة هذه للبت في المخالفات التأديبية أنها فردية، ومن ثم فإن النظام الذي اتخذه التشريع المصري، يعد وبحق أكثر عدالة سواء من حيث الجهة المختصة وهو مجلس تأديبي مكون من فئة ذو خبرة بالقضايا البحرية ومن جهة أخرى يخول المتهم

(١) يقضي الفصل ١١ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية المغربية انه "فيما عدا الحالات الت يعود فيها للربان البت وحده أو علي وجه الاستعجال في المخالفات التأديبية فإنه يجب عليه أن يوجه الي السلطة المختصة خلاصة المعلومات النافعة في دفتر التأديب والحجج المؤيدة لها، وكذلك لافادة المحررة من طرفه فيما إذا اقتضى الحال ذلك".

الحق في المطالبة بإعادة النظر، كما أنه يمر بمراحل منها التحقيق الحضوري والدفاع، وحق المطالبة بإعادة النظر.

والمشروع الجديد البحري المغربي قد سلك اتجاهاً أكثر عدالة من التشريع البحري الحالي^(١).

الاختصاص الجنائي في مادة التصادم

بعد حدوث التصادم البحري وقيام الجهة المختصة بإجراءات التحقيق، وبالتالي تحديد نوع المخالفة المرتكبة من لدن المتصادم أو المتصادمين، يثور السؤال حول المحكمة التي ستعرض عليها القضية للبت فيها، وإصدار العقوبة التي تقتضيها تلك المخالفة المرتكبة، ونظراً إلى اختلاف التشريعات في كيفية تنظيم قواعد الاختصاص الجنائي في مادة التصادم، وخاصة حيث يتعلق الأمر بتصادم سفن أجنبية في المياه الإقليمية.

ولتلافي هذا الاختلاف ظهرت معاهدة بروكسيل ١٠ مايو ١٩٥٢ لتوحيد قواعد الاختصاص في مادة التصادم البحري، وسوف نقسم هذا الموضوع إلى فرعين، أحدهما نخصمه للاختصاص الجنائي في مادة التصادم في بعض التشريعات الداخلية، والآخر نخصمه للاختصاص الجنائي وفقاً لمعاهدة بروكسيل ١٠ مايو ١٩٥٢.

الاختصاص الجنائي وفقاً لبعض التشريعات

الغي الفصل (١٦) من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية المغربية الذي كان يخول الاختصاص بالنظر في الجرح البحرية الي

(١) راجع نص الفصل ٨ ، ٩ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية المغربية.

محاكم المنطقة الجنوبية العادية بالمملكة، وتم الابقاء علي الفصل (١٨) الذي يخول الاختصاص الي المحاكم العادية التي هي وفقاً للنظام القضائي الجديد المحاكم الابتدائية^(١)

حيث تقضي المادة (١٨) "بأن اجراءات المرافعات (المسطرة) وآجالها وآجال التقادم، وطرق الطعن المطبقة علي الجنح والجنائيات البحرية، هي نفس الآجال والإجراءات وطرق الطعن المنصوص عليها من أجل متابعة الجرائم العادية لدي محاكم المغرب ...".

والمقود بمحاكم المملكة المغربية التي تبت في الجرائم العادية، هي المحاكم الابتدائية حسب ما يقضي به الفصل (٨) من الظهير بمثابة قانون رقم ٣٣٨ - ٧٤ - ١ المتعلق بالتنظيم القضائي بالمملكة والذي يقضي بأنه "تنظر المحاكم الابتدائية في الجنح والمخالفات مالم ينص القانون علي خلاف ذلك ..".

ويقضي الفصل ٤٧٩ من قانون الاجراءات (المسطرة) الجنائية باختصاص محاكم المملكة "... بالنظر في الجنائيات والجنح المقترفة في عرض البحر علي متن بواخر تحمل الراية المغربية، وذلك أياً كانت جنسية مقترفي هذه الجرائم ...".

(١) راجع ماورد من الظهير بمثابة قانون رقم ٣٣٨/٧٤/١ بتاريخ ٢٤ جمادي الثانية ١٣٩٤ (١٥ مايو ١٩٧٤) المتعلق بالتنظيم القضائي للمملكة، الفصل الثامن عشر = الذي يقضي بأنه "تختص المحاكم الابتدائي - مع مراعاة الاختصاصات الخاصة المخولة الي حكام الجماعات وحكام المقاطعات - بالنظر في جميع القضايا المدنية وقضايا الأحوال الشخصية والميراث والتجارية والادارية والاجتماعية ابتدائياً وانتهائياً او ابتدائياً مع حفظ حق الاستئناف.

بل وأكثر من ذلك فإن المحاكم المغربية يمتد نطاق اختصاصها الي ما يقترب من الجنايات والجنح علي متن البواخر البحرية الاجنبية اثناء تواجدها في الموانئ المغربية^(١).

ومن خلال نص المادة ٢٤٩ من قانون الاجراءات (المسطرة) الجنائية يلاحظ بأنه يعود الاختصاص الي المحاكم المغربية فيما يتعلق بالجرام التي قدر ترتكب في الموانئ المغربية حتي ولو كانت السفينتان التجاريتان اجنبيتان، ولعل السبب في امتداد هذا الاختصاص يعود الي أن الموانئ تعد جزءاً من التراب الوطني، والقوانين التي تم خرقها في الميناء قوانين وتنظيمات مغربية، مما يبرر خضوع الحادثة فعلاً للمحاكم المغربية.

وفي مجال الاختصاص في الجنايات^(٢) يقضي الفصل ٢٢ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية المغربية بأنه يعود البت في الجنايات البحرية الي اختصاص المحاكم المنشأة بمملكتنا للبت في الجنايات العادية".

والمحاكم التي تبت في الجنايات العادية في المغرب وفقاً للنظام القضائي الجديد هي الغرفة الجنائية بمحكمة الاستئناف.

(١) انظر الفصل ٧٤٩ من قانون المسطرة الجنائية المغربية.

(٢) جاء في المشروع الجديدة للقانون البحري المغربي الفصل ٦٧٥ أن المحاكم المختصة في مجال الجنح والجرائم البحرية

وفي مصر فإن الجرائم التي قد ترتكب علي ظهر سفينة ترفع علم الجمهورية تعتبر أنها ارتكبت في أراضيها^(١)، ولذلك يرجع الاختصاص الي المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة للنظر في الجنايات والجنح المنصوص عليها في هذا القانون^(٢). ويكون اختصاص القضاء المصري أحياناً بالنسبة لحوادث التصادم التي قد تقع في المياه الاقليمية لدولة اجنبية حالة عدم قيامها بالنظر في الدعوي^(٣).

وفي فرنسا يعود الاختصاص الجنائي في مادة التصادم الي محاكم خاصة، وذلك علي خلاف ما هو الأمر عليه في التشريعين المغربي والمصري، اللذان يقضيان باختصاص المحاكم العادية المختصة في القضايا الجنائية، العادية.

ويختص بالفعل في الجنح والجنايات الواردة في القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسية محاكم بحرية تجارية^(٤)

(١) يقضي الفصل العاشر من المسطرة الجنائية المغربية بأنه "تحدث في مفاز محاكم الاستئناف غرف جنحية تتألف من رئيس ومستشارين.

تنظر هذه الغرفة تطبيقاً للظهير المشار اليه في الفصل الأول في الاستئناف المرفوعة ضد الأحكام الصادرة عن المحاكم الابتدائية في الجنح والمخالفات....

(٢) راجع المادة ٢٦ من نفس القانون، وراجع مصطفى كمال طه أصول القانون البحري ١٩٥٢ ص ٨١١ فقرة ٨٤٨.

(٣) انظر نص المادة ٢٥ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بالأمن والنظام والتأديب في السفن المصرية.

راجع الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه المرجع السابق ص ٥٨ فقرة ٥٣

(٤) راجع نصوص هذا القانون الفصل ٨٠ وما بعدها الي الفصل ٨٥.

- Dalloz cod de commerc 1974 - 1973 page 236 - 237

بموجب مرسوم صادر في ٢ نوفمبر ١٩٣٩ الذي أنشأ ٢٠ محكمة في الموانئ التجارية البحرية الهامة والاساسية بفرنسا وبعض مستعمراتها^(١) .

ويخرج عن اختصاص المحاكم البحرية التجارية ما يقع من خرق للقانون الجنائي والتأديبي للملاحة البحرية التجارية الفرنسية في أعالي البحار، وكذلك الجنح الواردة في الفصلين ٣١٩ - ٣٢٠ من القانون الجنائي الفرنسي، حيث تحال هذه المخالفات والجنح علي المحاكم الجنائية العادية ويلاحظ أن اختصاص هذه المحاكم، اقليمي بمعنى انه يعود الاختصاص صاليتها في اصدار العقوبة اذا كانت المخالفة قد ارتكبت داخل حدود المياة الاقليمية الفرنسية ، كما يخرج عن اختصاصها النظر في المخالفات الصادرة عن السفن الاجنبية، لذلك اعتبر قرار المحكمة التجارية البحرية ببريست Breste قابلاً للنقض، حيث يتعلق الأمن بمخالفة ارتكبت خارج المياة الاقليمية الفرنسية، ومتعلقة بسفن أجنبية طبقاً للفصل ٨٧ من القانون الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية الفرنسية^(٢)، كما يخرج عن نطاقها الفصل في

(٢) وهذه المحاكم هي :

Dunkur que – Boulogne – Lehavre – R ouen – Saint malo – Breste –
Saint Nazaire – Lorient – Nantes – Laroche – ile – Bordeaux – Sete
– Marseille – Oran – Bastia – Alger – Bone

انظر لوكليز حيث ورد في ذكر هذه المحاكم ص ٢٣٣ وانظر ايضاً في الفصل ٣٦ مكرر في القانون الجنائي والتأديبي للملاحة التجارية البحرية الفرنسية.

(١) المحكمة البحرية التجارية ب بريست Breste ١٤ نوفمبر ١٩٤٩ D.M.F. ١٩٥٠
ص ٧٣ انظر ايضاً التعليق الذي أورده الأستاذ M.H راجع رودبير المرجع السابق

فقرة ٧١

القضايا^(١) المدنية، وإذا وجد في حادث التصادم قصراً يبلغون أقل من ١٨ سنة يخضعون لمحاكم الأحداث^(٢).

ويثار سؤال عما إذا كانت المخالفات الواردة في نصوص القانون الجنائي والتأديبي تطبق علي ملاحه النزهه وبالتالي اختصاص المحاكم البحرية التجارية بالنظر فيها، وقد أثير هذا التساؤل بمناسبة احاله ملاح كان علي متن سفينة نزهه الي المحكمة البحرية التجارية اثناء غرق يخت سنة ١٩٦٤، وقد جاء في قرار محكمة النقض أن تقديم مثل هذا الطلب قانوني^(٣). وقرار محكمة النقض هذه أثار ضجة كبيرة في أوساط المتعاطين للنزهه، حيث أشار بعض الفقه الفرنسي إلي ان هذا التوسع في تطبيق نصوص قانون ١٩٢٦ والذي اصبح يشمل حتي سفن النزهه تفرضه الملاحه البحرية، ذلك أن أخطار البحر في الواقع تواجه كل السفن سواءً أكانت تجارية أو صيد أو نزهه^(٤)، مما يعني اعتبار خرق النصوص الواردة في الفصل ٨٠ وما بعده خاضعاً لاختصاص المحاكم البحرية التجارية، بالاضافة الي أن سفن النزهه أصبحت اليوم تشكل عدداً كبيراً من بين السفن التي تجوب البحار، فلا مجال للتمييز بينها وبين باقي السفن.

(٢) راجع نص المادة ٩٢ من قانون ١٩٢٩، انظر لوكليمر المرجع السابق ص ٢٢٤

(٣) راجع الفصل ٣٦ مكرر الفقرة الثانية والثالثة، وانظر فهرس القانون التجاري ١٩٧٢ فقرة ٤٥ دالوز.

(٤) راجل رديبير الفقرة ٧١ حيث اشار الي هذه القضية بالتفصيل

(٥) راجع روديبر الفقرة Trib coma Maritime ioma – 71 set 1966 D.M.F 1966.335 not villeneau. J.P. 1966.147.57. Not le nagavent.

وفيما يتعلق بالاختصاص المحلي يرجع الاختصاص الي المحكمة البحرية التجارية التي أحييت عليها القضية من لدن مدير التسجيل البحري الذي تسلم تقرير الريان بعد وقوع التصادم^(١) الواقع في دائرة اقامة المتهم، وتطبيقاً لذلك قضت المحكمة البحرية التجارية بلوهافر انه امام انعدام نصوص خاصة تنظم الاختصاص في مادة الجرائم والجنح البحرية المحضة، يجب تطبيق القواعد العامة للاختصاص في المادة الجنائية، وبناءً علي الفصل ٢٨٢ من قانون الاجراءات (المسطرة) الجنائية تختص المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المتهم، وبالتالي تختص المحكمة البحرية التجارية لموطن هذا المهم للبت في مسئولية التصادم ازاء جميع المتهمين، حيث تكون الوقائع التي اتهموا بها مرتبطة وتشكل مجموعة لا تتجزأ^(٢).

وتختص أياً المحكمة البحرية التجارية لميناء وصول السفينتين، أو المكان الذي ألقى عليه القبض فيه، وأخيراً في ميناء تسجيل السفينة (الفصل ٢٧ من قانون ١٩٢٦).

ويتعين علي المحاكم البحرية التجارية أن تتبع الاجراءات المعمول بها امام المحاكم الجنائية^(٣)، لذلك فالجلسات تكون عمومية والشهود

(١) راجع حكم محكمة الاستئناف ببواتيه ١٩ مايو ١٩٢٨ المؤيد من لدن محكمة

النقض المشار اليه في لوكليز ص ٢٢٤

(٢) المحكمة البحرية التجارية بلوهافر ٢١ يوليو ١٩٦١ D.M.F. ١٩٦١ ص ٦٩١

(١) راجع المرسوم الصادر في ٢ نوفمبر ١٩٣٩ والمنشور في ١٦ ديسمبر ١٩٣٩،

الجريدة الرسمية للبحرية التجارية الفرنسية صفحات ٢٠٩ الي ٢٤٨ راجع لوكليز

المرجع السابق، ص ٢٢٤ - ٢٢٥

سيؤدون اليمين أمام المحكمة وللقاضي أن يستمع الي كل شخص يبدو تصريحه نافعاً والحكم يتعين أن يكون معللاً.

الاختصاص الجنائي وفقاً لمعاهدة ١٠ مايو ١٩٥٢

ان خرق القواعد المتعلقة بالسير في البحر، والمتعلقة بمنع وقوع التصادر ، تستدعي، وضع عقوبات زجرية تختص بإصدارها جهات قضائية معينة.

ويكون الأمر سهلاً حيث تكون السفن المتصادمة تنتمي الي دولة واحدة الا أن أغلبية التصادمات تقع بين سفن تابعة لدول مختلفة، مما يقتضي البحث عن المحكمة المختصة للنظر في النزاع، ومن ثم اصدار عقوبة جنائية ضد مرتكب الخطأ أو الاهمال.

والمعاهدة الدولية لسنة ١٩١٠ لم تتضمن أي حكم يتعلق بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم، نظراً لعدم أهميته في نظرها، متي تواجد تشريع دولي مماثل للنزاع في جميع البلدان، إلا أن هذا التصور كان غير صحيح اذا لم تمنع أحكام المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد قواعد التصادم البحري حتي في الدول التي صادقت عليها من عدم ظهور تنازع الاختصاص الجنائي والذي لم يكن أمراً محتمل فقط بل هو أمراً، قد حدث فعلاً، ولعب دوراً هاماً في البحث عن ايجاد قواعد للاختصاص الجنائي في مادة التصادم يتفق عليها المهتمين بالملاحه البحرية وذلك نتيجة حدوث بعض التصادمات^(١) التي أشارت قضية

(١) هناك قضية لوتس Lotus التي وقعت ليلة ٢ أغسطس ١٩٢٦ والقضية التي وقعت سنة ١٩٥٣ علي أثم تصادم بين باخرة سويدية NOBOLAND و باخرة تركية DUM LAPINAR اثر هذا التصادم اعتقلت السلطات التركية ريان هذه الشاحنة

الاختصاص الدولي فعلاً كما أنها اثار انتباه رجال القانون وكذا الدول البحرية للبحث عن حلول أكثر عدالة واحتراماً لحقوق المشتغلين بالملاحة البحرية، ويتعلق الأمر بقضية لوتوس LOTUS والتي تتلخص قائلها في أنه حدث تصادم بين الناقل البريدية الفرنسية LOTUS التابعة لشركة MESSGENEMS MARITIMES مع ناقلة الفحم التركية، BOZKAURT في اعالي البحار غرقت علي أثرها هذه الأخيرة وغرق معها ٨ رجال بعد محاولات قامت بها سفينة، LOTUS لانقاذ هؤلاء الرحال دون جدوي، وتابعت السفينة الفرنسية طريقها الي الميناء المقصود، وهو ميناء قسطنطينية وقامت السلطات التركية بالتحقيق مع ضابط الحراسة الذي كان يقوم بالمراقبة وقت التصادم واعتقلته واعتقلت ربان السفينة التركية أيضاً^(١).

وحوكم الضابط الفرنسي من لدن السلطات القضائية التركية بتهمة القتل الخطأ ودفع المتهم بعدم اختصاص المحاكم التركية إلا أن القضاء التركي رفض هذا الدفع، كما رفضت السلطات التركية الاحتجاجات الفرنسية، واكدت أن القانون التركي يسمح بمتابعة الأجانب الذين يرتكبون جنحاً في الخارج ضد الرعايا الأتراك.

السويدية التي رست في ميناء تركي CHAMKKALE وتم اعتقاله لمدته تزيد علي ٦ اشهر حكم عليه بستة اشهر سجنأ راجع القضية في لوكليبر المرجع السابق ص ٢٢٦

(٢) راجع هذه القضية بتفصيل أكثر لدي الدكتور محمد مجدي في رسالته للدكتوراه آثار المعاهدات بالنسبة للدول غير الاطراف جامعة القاهرة - دار النهضة العربية - ١٩٨١ ص ٣٧٨ وانظر أيضاً لوكليبر ص ٢٢٥ رودبير المرجع السابق فقرة ١٠٠

وقد انتهى هذا الوضع باتباع كل من فرنسا وتركيا حلاً وسطاً في أكتوبر ١٩٢٦ يقضي بإحالة الخلاف علي المحكمة الدولية بلاهاي، وقد ظهرت أمام هذه المحكمة نظريتان متعارضتان تبنت النظرية الأولى والتي تقضي بأنه لا يجوز لاية دولة أن تتابع شخصاً أجنبياً اقترف جريمة خارج هذه الدولة^(١)

بينما تبنت النظرية الثانية تركيا وهي علي خلاف النظرية الأولى، حيث تستند علي القانون الجنائي التركي المستوحي من القانون الإيطالي القاضي بالاختصاص الجنائي الدولي، ومن ثم يسوغ طبقاً لهذا الاتجاه متابعة السلطات التركية لكل أجنبي ومحاكمته من أجل ارتكابه لمخالفة خارج ترابها إذا كان ضحيتها مواطناً تركيا^(٢)، وتبنت محكمة العدل الدولية النظرية الثانية^(٣).

تأثرت نقابات البحارة والضباط الفرنسيين من اعتقال ومحاكمة زميلهم في المهنة من لدن السلطات التركية، وبطلب من الجمعية الفرنسية للقانون البحري الفرنسي، دعت اللجنة البحرية الدولية مختلف

(!) راجع روديير نفس الفقرة ١٠٠ ، وانظر ايضاً الاستاذ الدكتور أحمد حسني المرجع السابق ص ٢٠٦

Ripert (George) les conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 sure Linification du droit Maritime D.M.F. 1952 P.343.

(٢) راجع الدكتور محمد مجدي مرجان المرجع السابق، ص ٣٧٨ روديير الفقرة ١٠٠
(٣) محكمة العدل الدولية بلاهاي قرار ٧ سبتمبر ١٩٢٧ - مجموعة قرارات المحكمة ١٩٢٧ ص ١٠٠٢ ، راجع هامش ١٦ من ص ٢٢٦ لدي لوكيير المرجع السابق، راجع أيضاً الاستاذ الدكتور مصطفى كمال طه في مقال له في المجلة المصرية للقانون الدولي - المجلد الثامن ١٩٥٢ تحت عنوان معاهدات بروكسيل الجديدة المبرمة في ١٠ ماي ١٩٥٢ ص ٧٣ وما بعدها.

اللجان الدولية والوطنية لبيان القوانين البحرية المحلية واقتراح الحلول التي يرونها عادلة.

وأثناء انعقاد ندوة (انفرس ENVERSE) ١٩٣٠ التي تنظمها اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) أشار ليوبولدور LIOPOLDOR إلي أنه اذا تركت مسألة الاختصاص الجنائي كي يتم حلها من لدن القوانين الوطنية فسيؤدي ذلك إلي تكرار الحوادث من نوع LOTUS لأن مختلف القوانين الجنائية تحدث جنحة التصادم بخطأ، باستثناء بريطانيا حيث لا تتم المتابعة إلا اذا كان التصادم وقع قهراً أو جنائياً^(١)

وانعقد الاجماع علي ضرورة ابرام معاهدة دولية لدي المهتمين بالملاحة البحرية حول الاختصاص الجنائي في مادة التصادم البحري، وخاصة اللجنة البحرية الدولية وعقدت عدة مؤتمرات (مؤتمر اسلو OSLO ١٩٣٣^(٢) - مؤتمر باريس - ١٩٣٧^(٣)).

في هذا الشأن انتهت الي تبني مشروع اتفاقية دولية تقضي بعدم جواز محاكمة ربان السفينة وبجارتها عما ينسب إليهم من أعمال في حالة وقوع تصادم أو أي حادث ملاحى آخر إلا بمعرفة محاكم البلد

(١) راجع روديير المرجع السابق فقرة ١٠٠

- Ripert les conventions de bruxelles du 10 Mai 1952 sur Linification du droit maritime D.M.F 1952 p.343.

(2) G.Siesse laconf'e'rance D'oslo 1933 DU C C.M.I dor 29/20. Rodier No.100.

(3) C.M. Haller la conference de Paris 1937 du C.M.I dor 37.30 (Rodier No.100)

الذي تحمل السفينة عملها، ولا يجوز القبض علي هؤلاء أو أن يتخذ ضدهم أي إجراء إلا بمعرفة السلطات التي تتبعها السفينة^(١).

أحكام معاهدة ١٠ ماي ١٩٥٢ في الاختصاص الجنائي :

تم التوقيع علي معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في قضايا التصادم البحري وغيرها من حوادث الملاحة البحرية التي تقع في أعالي البحار^(٢).

بتاريخ ١٠ ماي ١٩٥٢، ويرتبط بها ازيد من ٢٣ دولة^(٣).

وتتضمن نصوص هذه الاتفاقية مجموعة قواعد تتعلق بالاختصاص الجنائي حالة وقوع التصادم أو اي حادث ملاحي آخر في عرض البحر، حيث يرجع الاختصاص الجنائي والتأديبي للسلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي ترفع السفينة علمها بالنسبة الي المصادمات التي قد تنشأ عنها مسؤولية الريان أو الضابط وكل شخص آخر في خدمة السفينة^(٤) ولاحظ علي هذه القاعدة أنها بالاضافة الي كونها قاعدة واختصاص

(١) راجع Portail حول قضية لوتس Lotus مارس ١٩٢٨ وأيضاً Hayri التصادم في اعالي البحار في القانون الدولي العام ١٩٣٩، راجع (Gavenu) الاختصاص المدني والجنائي في مادة التصادم البحري ١٩٢٩ - مشار اليهم في رودبيرر الفقرة ١٠٠ هامش (٨) ١٠٨ .Page.

(٢) لقد وافق مجلس الحكومة المغربي علي هذه المعاهدة بتاريخ ٤ سبتمبر ١٩٨٥ وافقت مصر علي هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥، وبدأ العمل بها ابتداء من ٢٤ فبراير ١٩٥٦

(٣) راجع رودبيرر الفقرة ١٠١ وانظر الاستاذ الدكتور احمد حسني ص ٢٠٨.

(١) راجع مقال الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ص٧٣ السابق الاشارة اليه، وأيضاً راجع نص المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى.

Regie de competence فهي قاعدة اسناد تحدد القانون الواجب التطبيق ، وهو قانون علم السفينة.

ووفقاً للمادة الثانية من نص المعاهدة فإنه لا يجوز حجز السفينة التي تسببت في وقوع التصادم أو منعها بالسفر من لدن سلطات غير سلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها ولو تعلق الامر باجراءات التحقيق^(١).

وقد أضافت المعاهدة الي أن الدولة التي منحت رعاياها شهادات أو تراخيص تخول لهم العمل علي ظهر السفن الأجنبية ، الحق في العمل علي سحب هذه الشهادات أو التراخيص في حالة وقوع تصادم أو حادث ملاحه أخرى نتيجة خطئهم كعقوبة تأديبية^(٢) وتقضي المادة الرابعة من المعاهدة الفقرة الأولى صراحة علي عدم انطباقها في الموانئ والخلجان والمياه الداخلية ، مما يعني أن الدولة التي يقع في اقليمها الحادث وحدها الحق في تعقب المجرم.

(٢) راجع نص المادة الثانية من المعاهدة - راجع مقال الدكتور مصطفى كمال طه السابق ص ٧٣ - ٧٤ وأيضاً ٣٣٤ Ripert , page

(٣) راجع نص المادة الثالثة من المعاهدة، وقد تم اضافة هذه القاعدة بطلب من الوفد البريطاني حيث أشار أن عدداً كبيراً من الضباط والبحارة الانجليز يتواجدون علي متن سفن وأساطيل أجنبية وان بريطانيا سعيأ وراء الحفاظ علي ضباطها وبحارتها تود متابعة الأخطاء المرتكبة من طرفهم حتي ولو أن الدولة التي يعملون تحت علمها لم تقم بمتابعتهم.