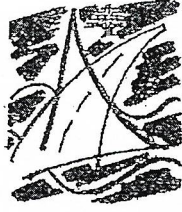


٦

16

صورة طبق الأصل
مستند رقم: ١٥



وزارة الأشغال العامة والنقل
المديرية العامة للنقل البري والبحري
مصلحة النقل البحري
دائرة الملاحة البحرية

التقرير
مرفوع عن حاجز أمواج
المرسى الرئيسي للراشدة

تقرير

بشأن السفينة

RHOSUS

الراسية على حاجز أمواج مرفأ بيروت

تقرير بدون تاريخ

بيروت، 2014

| | |
|----------------|---------|
| مقدمة | القسم 1 |
| تفاصيل السفينة | القسم 2 |
| الوقائع | القسم 3 |
| الكشف | القسم 4 |
| التوصيات | القسم 5 |

القسم 1
مقدمة

من طلب ذلك

تم الكشف على السفينة Rhosus المتواجدة في مرفأ بيروت منذ تاريخ 21 تشرين ثاني 2013، وذلك يوم الخميس الموافق في 02 نيسان 2014، بغرض تقييم حالتها، ووضع تصور يبني على أساسه القرار المناسب الذي يضمن إستمرارية سلامة حركة الملاحة في مرفأ بيروت وحقوق الدولة اللبنانية وطاقم السفينة المذكورة، وواجبات مالك السفينة ووكيلها وكل الأطراف المتعلقة بها.

القسم 2
تفاصيل السفينة

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| RHOSUS | الإسم: |
| مولدوفيا | العلم: |
| Maritime Lloyd Georgia | هيئة التصنيف: |
| ERPU | أحرف النداء: |
| 8630344 | رقم الإيمو: |
| بضائع عامة | نوع السفينة: |
| 1986 | سنة البناء: |
| 1900 طن | الحمولة الحجمية G.T.: |
| 964 طن | الحمولة الصافية N.T.: |
| 3226.123 طن | الحمولة الساكنة Dwt: |
| 86.6 م | طول السفينة الإجمالي: |
| 4.9 م | القاطس عند دخول الميناء: |
| 6.5 م | العمق: |
| HANSHIN / 6LU32GD POWER BHP 1300 | نوع المحرك وقدرته: |
| 8 عقدة | سرعة السفينة: |
| باتومي، جورجيا | قادمة من: |
| High Density Ammonium Nitrate | نوع الحمولة: |
| BRIARWOOD CORP | إسم المالك: |
| INTERFLEET SHIPMANAGEMENT EOOD | إسم إدارة السفينة: |
| روسية وأوكرانية | جنسيات الطاقم: |
| Prokoshev Borys | إسم الوكيل: |
| National Trading & Shipping Agency | إسم الريان: |

القسم 3

الوقائع

وصلت سفينة البضائع العامة RHOSUS، الرافعة علم مولدوفيا، صباح يوم الخميس الموافق 2013/11/21، إلى مرفأ بيروت وحمولتها 2750 كيس High Density Ammonium Nitrate بوزن إجمالي 2755.5 طن، وهي بضاعة خطيرة وفق تصنيف المنظمة البحرية الدولية 5.1، حيث كانت هذه البضاعة محملة من مرفأ باتومي، جورجيا، وفق مستندات الشحنة، إلى ميناء التفريغ وهو مرفأ بايرا في الموزمبيق.

بعد مغادرة السفينة مرفأ باتومي، أمر مالك السفينة RHOSUS الربان بالتوجه إلى مرفأ بيروت لشحن 12 شاحنة كبيرة، و15 شاحنة صغيرة وحاوية كبيرة 40 قدم، وحاويتين صغيرتين 20 قدم، لمرفأ العقبة في الأردن.

وكون جنبري البضاعة في السفينة ممتلئين بحمولة High Density Ammonium Nitrate، فقد كان المكان الوحيداً لشحن البضاعة في مرفأ بيروت هو على غطاء عنبري البضاعة.

عند وضع أول شاحنة على غطاء عنبري البضاعة رقم 1، لاحظ الربان أن وزن الشاحنة قد أثر بشكل كبير على غطاء العنبر وأدى إلى انبعاجه، فأمر بإيقاف عملية الشحن، كون استمرار شحن كامل البضاعة المنوي تحميلها من بيروت، سيؤدي إلى انهيار غطاء العنبرين، وبالتالي ضرر كبير على السفينة والبضاعة.

تم إبلاغ جهاز الرقابة على السفن بهذه الواقعة، حيث توجه فريق من الجهاز يوم الإثنين الموافق 25 تشرين ثاني 2013، للكشف على السفينة وتم حجزها، لعدم استيفائها شروط سلامة الملاحة البحرية وفق القوانين الوطنية والدولية المرعية الإجراء، وتم إبلاغ مالك السفينة وعلمها والمنظمة البحرية الدولية بهذا الحجز.

وبسبب عدم وجود أي رد فعل أو تحرك من قبل مالك السفينة أو علمها لمعالجة وضع السفينة وطاقمها والبضاعة المتواجدة على متنها، تم نقل السفينة إلى حاجز أمواج مرفأ بيروت، وتخفيض عدد الطاقم إلى 4: قبطان، كبير مهندسين، مهندس ثالث، وياش ريس.

وفي يوم الخميس الموافق في 02 نيسان 2014، صعد جهاز الرقابة على السفن مرة أخرى بفرض تقييم حالتها، ووضع تصور يبني على أساسه القرار المناسب الذي يضمن إستمرارية سلامة حركة الملاحة في مرفأ بيروت وحقوق الدولة اللبنانية وطاقم السفينة المذكورة، وواجبات مالك السفينة ووكيلها وكل الأطراف المتعلقة بها.

القسم 4

الكشف

صعد جهاز الرقابة على السفن يوم الخميس الموافق في 02 نيسان 2014، على السفينة حيث تم استجواب
الريان عن وضع السفينة الحالي، قبل الكشف عليها، وكانت إفادته على النحو التالي:

بعد مغادرة السفينة مرفأ باتومي في جورجيا وهي بكامل حمولتها (2750 كيس High Density Ammonium Nitrate بوزن إجمالي 2755.5 طن)، تم تغيير بعض من الطاقم، ومنهم أنا القبطان، حيث طلب مني المالك التوجه إلى مرفأ بيروت لشحن 12 شاحنة كبيرة، و15 شاحنة صغيرة وحاوية كبيرة 40 قدم، وحاويتين صغيرتين 20 قدم، وذلك بحجة أن أجرة شحن بيروت ستغطي كلفة عبور قناة السويس، وكانت هذه البضاعة إلى مرفأ العقبة في الأردن.

وصلنا إلى بيروت يوم الخميس الموافق 2013/11/21، لتبدأ عملية شحن البضاعة المذكورة على ظهر غطائي العنبرين، كون العنبرين ممتلئين، لكنني طلب فوراً إيقاف عملية الشحن بعد أن تضرر وانبعج غطاء عنبر البضاعة رقم 1، عند شحن أول شاحنة عليه.

بعدها صعد جهاز رقابة الميناء وحجز السفينة، وأبلغت المالك ووكيل السفينة الذين لم يبديا أي اهتمام حتى هذه اللحظة لا بالسفينة، وبضاعتها، وطاقمها، وطلب الوكيل منا بعد فترة بنقل السفينة إلى حاجز الأمواج في ميناء بيروت ولا زلنا هنا على نفس الحال، وقد تم تقليل عدد الطاقم حتى أربعة أنا، كبير مهندسين، المهندس الثالث، والباش ريس.

قامت بإرسال عدة طلبات بالمساعدة من سفارتي روسيا وأوكرانيا، إضافة إلى الإتحاد الدولي للنقل لكن دون جدوى، كوننا نريد العودة إلى بيوتنا مع الأخذ بعين الاعتبار أننا لم نقبض رواتبنا منذ أيلول 2013.

تم الإتصال بمكتب المحامي بارودي الذي أخذ شهادات السفينة الأصلية لمتابعة وضعها ونحن بانتظار معلومات منه عن سير القضية

قام جهاز التفتيش بالكشف على السفينة وكانت النتيجة كما يلي:

1. أسطح السفينة في حالة إهتراء شديد.
2. غطائي عنبري البضاعة في حالة إهتراء شديد.
3. مواشير الهيدروليك المخصصة لفتح غطائي العنبر مهترئة، وقد أفاد الريان أن غطاء العنبر بحاجة إلى 3 ساعات تقريبا ليتم فتحه، ما يعني وجود قصور شديد في نظام فتح هذه الأغطية.
4. آخر صعود للسفينة على الحوض الجاف وقياس لسماكات الحديد هو بتاريخ 31 آذار 2010.

5. هناك احتمال كبير بوجود شرخ في الحديد الخارجي من خزان مقدمة السفينة Forepeak، كونه ممتلئ بالمياه وعند محاولة سحب المياه منه، تعود المياه وترتفع.
6. أنظمة سحب مياه الصابورة من خزان المقدمة وبقية الخزانات لا تعمل.
7. يوجد شرخ في كل من خزان الصابورة الأيمن والأيسر وتم وضع صندوق إسمنتية داخل كل من الخزائين لمنع تدفق مياه البحر إليهما (وفق إفادة الريان كون هناك استحالة في دخول الخزائين بسبب وجود المدخل لهما في عنبر البضاعة رقم 1 الممتلئ بالبضاعة).
8. الأكل المتوفر للطاقم لا يكفي لأكثر من أسبوع.
9. الطاقم لم يتسلم راتبه منذ شهر تشرين ثاني 2013.
10. الحالة النفسية للطاقم سيئة.
11. يوجد على السفينة 20 طن من الديزل حيث يتم تشغيل مولد الكهرباء فقط 4 ساعات في اليوم، بمصرف 50 كلغم/اليوم).
12. عدم وجود طاقة كهربائية دائمة لضمان أن بطاريات الطوارئ جاهزة للإستخدام في أي وقت.
13. يوجد 35 طن مياه عذبة، ومصرف يومي مقدر بـ 400 كيلو في اليوم.
14. المحرك الكهربائي رقم 2 لا يعمل.
15. غرفة المحركات متسخة وهناك تسرب زيتي في مختلف أرجائها مع تسرب دخان من عادم محرك الكهرباء رقم 1.
16. القمامة متراكمة على سطح السفينة الخلفي.
17. الوضع المعيشي على السفينة غير متوافق مع أحكام القوانين المرعية الإجراء.
18. بعض معدات السلامة ستنتهي صلاحيتها في نيسان 2014.
19. الكتب والخرائط الملاحية غير محدثة.

من رودهم
بالأكل

القسم 5

التوصيات

اين الوكيل البحري وواجباته

الدولة

1. الإتصال بمالك السفينة وإلزامه بدفع أجور الميناء ورواتب البحارة وغيرها من المصاريف.
 2. الإتصال بعلم السفينة والطلب منها إجراء ما يلزم لوتحمل مسؤوليتها تجاه سفينة ترفع علمها والطاقم الذي يعمل على متنها.
 3. السفينة المذكورة تخطت الفترة المسموح لها بالصعود على الحوض، ويجب أن تصعد على الحوض الجاف لإجراء الإصلاحات اللازمة، وقياس سماكات حديد بدنها، خاصة مع وجود شك كبير بالشرخ الأمامي في خزان المقدمة، وتأكيد الريان بوجود شرخ في خزاني الصابورة رقم I أيمن وأيسر، إضافة إلى الإهتراء الشديد في أسطحها الخارجية والداخلية.
 4. البضاعة الموجودة داخل العنبرين منذ تاريخ 27 أيلول 2013، هي بضاعة خطيرة وفق تصنيف المنظمة البحرية الدولية 5.1، وبالتالي قد يحدث تفاعل كيميائي ما، أو قد تكون البضاعة غير صالحة بعد كل هذه المدة للإستخدام، أو قد تتسرب إلى البحر نتيجة حالة حديد بدن السفينة المهترئ والذي لم يخضع لعملية قياس لسماكته منذ أكثر من 4 سنوات.
 5. القمامة المتراكمة على السفينة قد تؤدي إلى تفتي الأمراض والجراثيم على السفينة ومن عليها.
 6. نتيجة لعدم قبض الطاقم لرواتبهم وعدم وجود المال والغذاء والوضع المعيشي الطبيعي على السفينة قد يقدم الطاقم على أي تصرف يؤدي السفينة أو يؤذيهم شخصياً.
 7. حالة غرفة المحركات قد تؤدي لحدوث حريق في أي لحظة، وكون الطاقة الكهربائية على السفينة لا تعمل فسيكون هناك استحالة في مكافحة الحريق الفورية ما يؤدي إلى كارثة.
- بناءً على ما تقدم نقترح القيام بما يلزم لمغادرة السفينة مرفأ بيروت والمياه الإقليمية اللبنانية، كونها تشكل خطر مستدام على سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث.

99

جهاز الرقابة على السفن

الريان هيثم شعبان

كانا
لم تغادر
فما رفض الاقتراع؟

تاريخ؟