



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

تقرير

بشأن السفينة

RHOSUS

الراسية على حاجز أمواج مرفأ بيروت

بيروت، ٢٠١٤

القسم ١	مقدمة
القسم ٢	تفاصيل السفينة
القسم ٣	الوقائع
القسم ٤	التحقيق
القسم ٥	التحليل
القسم ٦	التوصيات
القسم ٧	المرافق

القسم ١ مقدمة

تم الكشف على السفينة Rhosus المتواجدة في مرفأ بيروت منذ تاريخ ٢١ تشرين ثاني ٢٠١٣، وذلك يوم الخميس الموافق في ٠٢ نيسان ٢٠١٤، بغرض تقييم حالتها، ووضع تصور يبنى 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 ٢
تفاصيل السفينة

RHOSUS	الإسم:
مولدوفيا	العلم:
Maritime Lloyd Georgia	هيئة التصنيف:
ERPU	أحرف النداء:
8630344	رقم الإيمو:
بضائع عامة	نوع السفينة:
١٩٨٦	سنة البناء:
١٩٠٠ طن	الحمولة الحجمية G.T.:
٩٦٤ طن	الحمولة الصافية N.T.:
٣٢٢٦,١٢٣ طن	الحمولة الساكنة Dwt:
٨٦,٦ م	طول السفينة الإجمالي:
٤,٩ م	الغاطس عند دخول الميناء:
٦,٥ 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 وأوكرانيا	جنسيات الطاقم:
Prokoshev Borys	اسم الوكيل:
National Trading & Shipping Agency	اسم الريان:

القسم ٣ الوقائع

وصلت سفينة البضائع العامة RHOSUS، الرافعة علم مولدوفيا، صباح يوم الخميس الموافق ٢٠١٣/١١/٢١، إلى مرفأ بيروت وحمولتها ٢٧٥٠ كيس High Density Ammonium Nitrate بوزن إجمالي ٢٧٥٥,٥ طن، وهي بضاعة خطيرة وفق تصنيف المنظمة البحرية الدولية ٥,١، حيث كانت هذه البضاعة محملة من مرفأ باتومي، جورجيا، وفق مستندات الشحن، إلى ميناء التفريغ وهو مرفأ بايرا في الموزمبيق.

بعد مغادرة السفينة مرفأ باتومي، أمر مالك السفينة RHOSUS الربان بالتوجه إلى مرفأ بيروت لشحن ١٢ شاحنة كبيرة، و ١٥ شاحنة صغيرة وحواوية كبيرة ٤٠ قدم، وحاوليتين صغيريتين ٢٠ قدم، لمرفأ العقبة في الأردن.

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

عند وضع أول شاحنة على غطاء عنبر البضاعة رقم ١، 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 غطائي العنبرين، وبالتالي ضرر كبير على السفينة والبضاعة.

تم إبلاغ جهاز الرقابة على السفن بهذه الواقعة، حيث توجه فريق من الجهاز يوم الإثنين الموافق ٢٥ تشرين ثاني ٢٠١٣، للكشف على السفينة وتم حجزها، لعدم إستيفائها 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 ٤: قبطان، كبير مهندسين، مهندس ثالث، وباش ريس.

وفي يوم الخميس الموافق في ٠٢ نيسان ٢٠١٤، صعد جهاز الرقابة على السفن مرة أخرى 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 ٤ الكشف

صعد جهاز الرقابة على السفن يوم الخميس الموافق في ٢٠١٤ نيسان، على السفينة حيث تم استجواب الربان عن وضع السفينة الحالي، قبل الكشف عليها، وكانت إفادته على النحو التالي:

"بعد مغادرة السفينة مرفأ باتومي في جورجيا وهي بكامل حمولتها (٢٧٥٠ كيس High Density Ammonium Nitrate بوزن إجمالي ٢٧٥٥,٥ طن)، تم تغيير بعض من الطاقم، ومنهم أنا القبطان، حيث طلب مني المالك التوجه إلى مرفأ بيروت لشحن ١٢ شاحنة كبيرة، و ١٥ شاحنة صغيرة وحاوية كبيرة ٤٠ قدم، وحاويتين صغيرتين ٢٠ قدم، وذلك بحجة أن أجرة شحنة بيروت ستغطي كلفة عبور قناة السويس، وكانت هذه البضاعة إلى مرفأ العقبة في الأردن .

وصلنا إلى بيروت يوم الخميس الموافق ٢٠١٣/١١/٢١، لتبدأ عملية شحن البضاعة المذكورة على ظهر غطائي العنبرين، كون العنبرين ممثلين، لكني طلب فوراً إيقاف عملية الشحن بعد أن تضرر وأنبعج غطاء عنبر البضاعة رقم ١، عند شحن أول شاحنة عليه.

بعدها صعد جهاز رقابة الميناء وحجز السفينة، وأبلغت المالك ووكيل السفينة الذين لم يبديا أي إهتمام 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.

قمت بإرسال عدة طلبات بالمساعدة من سفارتي روسيا وأوكرانيا، إضافة إلى الإتحاد الدولي للنقل لكن دون جدوى، كوننا نريد العودة إلى بيوتنا مع الأخذ بعين الإعتبار أننا لم نقبض رواتبنا منذ أيلول ٢٠١٣.

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:

١. أسطح السفينة في حالة إهتراء شديد.
٢. غطائي عنبري البضاعة في حالة إهتراء شديد.
٣. مواسير الهيدروليك المخصصة لفتح غطائي العنبر مهترئة، وقد أفاد الربان أن غطاء العنبر بحاجة إلى ٣ ساعات تقريبا ليتم فتحه، ما يعني وجود قصور شديد في نظام فتح هذه الأغطية.
٤. آخر صعود للسفينة على الحوض الجاف وقياس لسماكات الحديد. هو بتاريخ ٣١ آذار ٢٠١٠.
٥. هناك إحتمال كبير بوجود شرخ في الحديد الخارجي من خزان مقدمة السفينة Forepeak، كونه ممتلئ بالمياه وعند محاولة سحب المياه منه، تعود المياه وترتفع.
٦. أنظمة سحب مياه الصابورة من خزان المقدمة وبقية الخزانات لا تعمل.
٧. يوجد شرخ في كل من خزان الصابورة الأيمن والأيسر وتم وضع صندوق إسمنتى داخل كل من الخزانين لمنع تدفق مياه البحر إليهما (وفق إفادة الربان كون هناك استحالة في دخول الخزانين بسبب وجود المدخل لهما في عنبر البضاعة رقم ١ الممتلئ بالبضاعة).

٨. الأكل المتوفر للطاقم لا يكفي لأكثر من أسبوع.
٩. الطاقم لم يتسلم راتبه منذ شهر تشرين ثاني ٢٠١٣.
١٠. الحالة النفسية للطاقم سيئة.
١١. يوجد على السفينة ٢٠ طن من الديزل حيث يتم تشغيل مولد الكهرباء فقط ٤ ساعات في اليوم، بمصروف ٥٠ كلغم/اليوم).
١٢. عدم وجود طاقة كهربائية دائمة لضمان أن بطاريات الطوارئ جاهزة للإستخدام في أي وقت.
١٣. يوجد ٣٥ طن مياه عذبة، ومصروف يومي مقدر ب ٤٠٠ كيلو في اليوم.
١٤. المحرك الكهربائي رقم ٢ لا يعمل.
١٥. غرفة المحركات متسخة وهناك تسرب زيتي في مختلف أرجائها مع تسرب دخان من عادم محرك الكهرباء رقم ١.
١٦. القمامة متراكمة على سطح السفينة الخلفي.
١٧. الوضع المعيشي على السفينة غير متوافق مع أحكام القوانين المرعية الإجراء.
١٨. بعض معدات السلامة ستنتهي صلاحيتها في نيسان ٢٠١٤.
١٩. الكتب والخرائط الملاحية غير محدثة.

القسم ٦ التوصيات

١. الإتصال بمالك السفينة وإلزامه بدفع أجور الميناء ورواتب البحارة وغيرها من المصاريف.
 ٢. الإتصال بعلم السفينة والطلب منها إجراء ما يلزم لوتحمل مسؤوليتها تجاه سفينة ترفع علمها والطاقم الذي يعمل على متنها.
 ٣. 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 الربان بوجود شرخ في خزاني الصابورة رقم ١ أيمن وأيسر، إضافة إلى الإهتراء الشديد في أسطحها الخارجية والداخلية.
 ٤. البضاعة الموجودة داخل العنبرين منذ تاريخ ٢٧ أيلول ٢٠١٣، هي بضاعة خطيرة وفق تصنيف المنظمة البحرية الدولية ٥,١، 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 ٤ سنوات.
 ٥. القمامة المتراكمة على السفينة قد تؤدي إلى تفشي الأمراض والجراثيم على السفينة ومن عليها.
 ٦. 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.
 ٧. 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.
- بناء 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.

جهاز الرقابة على السفن
الربان هيثم شعبان