

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١١ فبراير ٢٠٠٦

القوانين البحرية سليمة لكن المشكلة فى تطبيقها!

التأكد من صلاحيتها على مختلف الأصعدة سواء بالنسبة لتانة السفينة أو وسائل تأمين الركاب، كما أن القانون البحرى تضمن ضمانات واسعة فى مقدمتها أنه فرض على أى سفينة فى عرض البحر أن تغيير اتجاهها صوب سفينة أخرى غرقت أو معرضة للغرق لانقاذ الركاب.

هذا الطرح السابق يتفق معه المستشار رفعت موسى - أستاذ القانون البحرى بقسم بناء وعمارة السفن بجامعة السويس - ويؤكد سلامة وصلاحية القانون البحرى المتبع الآن، وأنه تم وضعه ليتفق مع أحكام المعاهدات الدولية والسوابق القضائية.

وأضاف: أن مكنم الخطورة بالنسبة للقانون هى أن المسئولين يصدرن قرارات لا تلتزم بما نص عليه القانون وأنه يتم التلاعب والالتفاف حوله بأساليب من شأنها التشويش على نصوص القوانين البحرية. بما يجعل حدوث الكوارث سهلا وواردا فى أية لحظة، فمثلا تجد أن شركة السلام صاحبة العبارة المنكوبة تتبع خطأ ملاحيا دائما وترفع على كل سفنها علم دولة «بنما». وهذا يرجع إلى أن قانون السلامة البحرية ينص على أنه لايجوز على أى سفينة أن ترفع علم مصرى دون أن يكون عمرها أقل من ١٥

■ جاء تكليف الرئيس

مبارك للدكتور نظيف بمراجعة القوانين والقواعد المعمول بها فى النقل البحرى ليطرح عدة تساؤلات:

هل يتم العمل بقوانين النقل البحرى؟ وبماذا تنص هذه القوانين؟ وهل يتم الالتزام بها؟ أم أنها قوانين مهلهلة تحتاج إلى مراجعة وتعديل؟

الدكتور فريد العرينى - أستاذ القانون البحرى بجامعة الاسكندرية - يقول: «إن قانون النقل البحرى وضع بما يتفق ويناسب المعاهدات الدولية، وأنه لا يوجد عيب فى القانون ونصوصه إنما المشكلة تكمن فى الأساليب التى تتبعها شركات القطاع الخاص والتى تجنح عن الالتزام بتطبيق القوانين، فالقانون البحرى يفرض شروطا واضحة ومحددة للتأكد من سلامة السفن

وصلاحيتها للملاحة لكن عند التنفيذ على أرض الواقع يتخلى البعض عن نصوص ومواد القانون التى تتضمن مواصفات محددة فمثلا ينص القانون على عدم خروج السفينة من الميناء إلا بعد

بنصوص القانون بل أنها تفرغ القانون من محتواه.

وفيما يتعلق بقانون الانقاذ فإن القانون البحرى واضح ومحدد ويفرض على السفن أثناء الابحار أن تتوجه إلى السفن المشرفة على الغرق وتفرض حقها فى الانقاذ حتى لو وجدت صعوبات من قبل القبطان أو طاقم السفينة، وذلك التزاما بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعارف عليها لكن ما يحدث الآن فى مثل هذه الكوارث يضرب بنصوص القوانين عرض الحائط ولذلك فإنه من الواجب مراقبة تطبيق القوانين فهى من أقوى القوانين صلاحية.

أما أحد خبراء التفتيش البحرى الدولى فيرى ضرورة أن يتم اختيار طاقم التفتيش من ذوى الخبرات والكفاءات العالية ويتم مراقبة أدائهم وتقاريرهم على أرض الواقع حتى لا تتحول عمليات الكشف على السفن إلى شهادات روتينية على الورق فقط، وربما تختلف أساليب التفتيش من دولة إلى أخرى لكن الرقابة على أداء المفتشين هى أقصر الطرق لضمان السلامة وتوفير الأمان.

■ جمال الكشكى

عاما بالنسبة للسفن التى تقل ركابا و ٢٠ عاما بالنسبة للسفن التى تقل بضائع ولذلك تجد أن مثل هذه الشركات تلتف حول القانون وتذهب إلى دول يكون قانونها غير مقيد بشروط أو فترة زمنية محددة لعمر السفن، وهنا لابد من وقفة ولا بد أن يتم تعديل النص القانونى أو يتم اصدار قرار من وزير النقل بأنه لا يجوز تشغيل السفن على خطوط منتظمة ودائمة إلا بعد التزامها بقانون السلامة المصرى وفى حالة عدم الالتزام بذلك يتم حظر إبحارها فى خطوط ملاحية منتظمة.

وفى نفس السياق يطالب المستشار موسى ضرورة تطبيق التفرقة فى قانون الرسوم بين السفن المصرية والأجنبية فرغم أن القانون يحدد صراحة هذه التفرقة إلا أن هناك قرارا صدر عام ١٩٩٥ من وزارة النقل

عامل السفن الأجنبية نفس المعاملة المالية للسفن المصرية وهذا يخالف ماورد بقانون الرسوم المصرى ويؤكد المستشار موسى أن ما يحدث الآن من قرارات يتخذها المسئولون لا تتفق ولا تلتزم

تلاعب من شركات

القطاع الخاص لعدم

الالتزام بالقانون المصرى