

مسئولية الربان عن الكارثة

مع اللحظات الاولى التى تغادر فيها اى سفينة رصيف الميناء يصبح القبطان مسئولا عن سلامتها وحياة الركاب، وفى وقت الخطر تتضاعف هذه المسئولية بسبب دوره فى الحفاظ على ارواح مئات الأشخاص وأفراد الطاقم العامل تحت قيادته.. وفى حادث غرق عبارة «السلام ٩٨» مازالت الأسئلة الحائرة حول مسئولية ربان السفينة عن تفاقم حجم الكارثة تطرح نفسها بقوة بحثا عن إجابة.

المستشار محمد عيسى فخر رئيس محكمة بنى سويف وصاحب رسالة ماجستير عن النقل البحرى يقول ان ربان السفينة هو المسئول الأول والأخير عنها من خلال اصدار تعليماته لطاقم السفينة ، ولذلك لابد ان يلتزم بالحيلة والحذر والقدرة على السيطرة على الانفعالات والتأنى فى إتخاذ القرارات فمثلا إذا اشتدت الرياح او إرتفعت الأمواج فمن الخطر للغاية ان يقرر القبطان الدوران بالسفينة للعودة الى نقطة الإبحار لان خط سير السفينة يكون ضد الرياح والأمواج وهو ما يعرضها لخطر الانقلاب داخل المياه، ولا يتم اللجوء الى هذا القرار الا فى حالة الضرورة القصوى مثل حدوث عطل شديد فى المحركات او حريق كبير يصعب السيطرة عليه ، ويتم اتخاذ القرار فى الوقت المناسب بما لا يعرض السفينة للخطر

(طالب النجدة)

كذلك من القرارات المهمة التى لابد على الربان سرعة اتخاذها ارسال إشارة الاستغاثة طالبة النجدة من أقرب ميناء او سفينة عابرة بهدف الحصول على مدد لتقليل حجم الخسائر سواء فى الأفراد او المعدات، وكلما كانت الإشارة مبكرة امكن انقاذ اكبر عدد من الركاب بقدر المستطاع وهو ما لم يحدث فى حالة العبارة السلام ٩٨ حيث تراخى الربان فى ارسال الإشارة مما ادى الى وقوع الكارثة بهذا الحجم. ومن أهم شروط السلامة التى ينبغى للقبطان التأكد منها قبل الإبحار هو توافر قوارب النجاة والتى حدد القانون عددها بأن يكون اكبر من عدد ركاب السفينة، وفى بعض الأحيان يتلاعب البعض بتقليل عدد قوارب النجاة للاستفادة من الوزن الفائض فى تحميل عدد اكبر من الركاب والبضائع ويوضح المستشار عيسى فخر ارتباط حمولة السفينة باحتمالات الغرق قائلا ان كل سفينة لها حمولتان ، الأولى هى الحمولة الصافية وهى وزن السفينة كحديد ومعدات ،

والثانية هي الحمولة الكلية والتي تضم وزن السفينة مضاعفا اليه وزن الركاب والامتعة والبضائع ، ومن المفترض ان تكون الحمولة الكلية للسفينة حال وجودها في المياه لاتزيد عن نقطة الغاطس «الموجودة في باطن السفينة» لانه اذا زادت المياه عن تلك النقطة يكون هناك خطر على السفينة في حالة ابحارها. ولا بد لها من أوراق صلاحية يتم الحصول عليها من منظمات دولية ، واهم هذه المنظمات توجد في بريطانيا ، وتنبثق قوة الرخصة من أهمية المنظمة التي تصدر عنها في مجال النقل البحري وتحديد صلاحية السفينة يتم بالكشف على مكوناتها وعمرها الافتراضي وقدرتها على خدمة الأفراد.

ولكن في حالة حدوث كارثة أو ضرر للركاب.. كيف يمكن الحصول على تعويض ومن يسدد ثمنه .. ويقول رئيس محكمة بنى سويف ان للمتضرر حق طلب التعويض المدني من مالك السفينة حيث ان التعاقد المبرم بينهما يقوم على التزام المالك بتحقيق النتيجة وهي توصيل الراكب الى الميناء بسلام ، وهو ما يؤكد ان الشركة المالكة للعبارة المنكوبة مسئولة عن تعويض ركبها

■ حنان بكرى