

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١١ يوليو ٢٠٠٦

حادث غرق العبارة السلام ٩٨ والقانون واجب التطبيق

دولى وفقاً لحكم المادة رقم ١ بند ٩ منها، ذلك أن عملية النقل الخاصة بالعبارة كانت من مكان تابع لدولة وإلى مكان تابع لدولة أخرى، حيث كانت رحلة العبارة من ميناء ضبا السعودى إلى ميناء سفاجا المصرى.

٣ - أن حالات تطبيق الاتفاقية تنطبق على حادث العبارة بحسب أحكام المادة ٢ من الاتفاقية التى نصت على أن: «تطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولى حينما تكون السفينة رافعة لعلم دولة طرف فى هذه الاتفاقية، والعبارة كانت ترفع علم دولة بنمما وهى طرف فى الاتفاقية.. وفى حالات أخرى معروفة».

والملاحظ أن جميع حالات تطبيق الاتفاقية على الحادث متوافرة، بالرغم من أنه يكفى توافر حالة واحدة منها لهذا التطبيق حسب نص المادة ٢.

٤ - توافر مسئولية كل من الناقل والناقل الفعلى عن الحادث وفقاً لحكم المادة ٣ فقرة ١ من الاتفاقية، حيث ثبت من كل التقارير والتحقيقات أن غرق العبارة كان بسبب افتقارها كل معالم الأمان والسلامة، بسبب الإهمال والاستهتار والتراخى فى جانب كل من الناقل والناقل

منذ أن وقعت هذه الكارثة المروعة التى أدمت قلوب المصريين وغيرهم حزناً على الضحايا وذويهم، دار - ولا يزال - جدل شديد يصل أحياناً إلى حد الصخب حول تحديد المسئولية عن الحادث وحول حقيقة مبالغ التعويض المستحقة للضحايا والقانون الواجب التطبيق عليها.. أما عن تحديد المسئولية فقد حسمته التقارير الصادرة عن مجلس الشعب ومجلس الشورى وجهاز المدعى العام الاشتراكي، وتحقيقات النيابة العامة، وأما عن القانون واجب التطبيق على الحادث فإننا نرى أن اتفاقية أثينا ١٩٧٤ بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بحراً والبروتوكول الملحق بها ١٩٩٠، هى وحدها دون غيرها من القوانين والاتفاقيات الدولية الأخرى واجبة التطبيق للأسباب الآتية:

١ - إن مصر منضمة إلى هذه الاتفاقية بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٤ لسنة ١٩٩١ الذى وافق عليه مجلس الشعب بجلسته المعقودة بتاريخ ١٩٩١/٩/٢٣ «الجريدة الرسمية - العدد الأول - ١/٢/٩٢»، ومن ثم تصبح الاتفاقية نافذة المفعول ويعمل بها كقانون محلى منذ تاريخ هذه الموافقة.

٢ - أن شروط تطبيق الاتفاقية متوافرة ذلك أننا بصدد عملية نقل

بسته أشهر، كما نص على ذلك القانون نفسه، والقاعدة أن اللاحق ينسخ السابق فيما قد يتعارض معه، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن القاعدة أن اللاحق يلغي ضمناً أية أحكام تتعارض معه في أى قانون سابق، لذا تطبق أحكام الاتفاقية فيما تختص بمبالغ التعويض التي تختلف عن هذه المبالغ المنصوص عليها في القانون، حيث تقرر الاتفاقية مبالغ أضعاف المقررة بالقانون.

٢ - انه لا مجال على الاطلاق للتماحك بتطبيق أحكام اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية في النزاعات البحرية، وحصصها في حدود معينة، وبشروط معينة، ذلك أن المادة الرابعة في هذه الاتفاقية قررت أنه لا يجوز للشخص المسئول أن يستفيد من أحكامها إذا ثبت أن الحادث نتج عن إهماله أو تقصيره أو استهتاره مع علمه باحتمال أن تنتج عنه نتائج إعمالاً لقاعدة أنه لا يستفيد الشخص من خطئه.

والثابت أن حادث العبارة نتج عن خطأ وإهمال واستهتار الناقل مما يحول بينه وبين التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية.. والله من وراء القصد وهو يهدي إلى سواء السبيل.



إبراهيم النمكي

الفعلي، مما يحملها معاً المسؤولية كاملة عن الحادث.. ومن ثم توافر أحقية الضحايا في التعويض الذي تقرر هذه الاتفاقية دون غيرها وهو تعويض يقدر بمئات الألوف من الدولارات، أى أضعاف ما تقرر صرفه للضحايا سواء بمعرفة الشركة المسئولة أو بمعرفة جهاز المدعى العام الاشتراكي.

وجدير بالذكر: ١ - أن قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ٩٠ لا يطبق على الحوادث وإنما تطبق الاتفاقية لأن الأخيرة تم العمل بها كقانون محلي منذ ٩١/٩/٢٣ تاريخ تصديق مجلس الشعب على قرار انضمام مصر إليها، ومن ثم فإنها تعتبر قانوناً لاحقاً على قانون التجارة البحري الذي تم العمل به منذ ٩٠/١١/٤ بعد تاريخ نشره بالجريدة الرسمية في ١٩٩٠/٥/٣