



دولة ليبيا  
وزارة المواصلات  
Ministry Of Transport  
مصاحبة الموانئ والنقل البحري  
Ports & Maritime Transport Authority



Ref No : .....

الرقم الاشاري : 36 / 923

Date : .....

بيان رقم ( 2 )

التاريخ : 20 / 12 / 2020 م

بشان حادثة جنوح سفينة ليدي حلوم بمنطقة المخطاف في ميناء طرابلس البحري بتاريخ 2020/11/27م

الحاقاً للبيان رقم ( 1 ) الصادر عن المصلحة في تاريخ (2020/12/01م) بشأن حادثة جنوح السفينة ليدي حلوم عليه

تعلمكم المصلحة بصور التقرير النهائي للجنة التحقيق في حادثة جنوح السفينة والتي كانت نتائجها كالتالية :

1. عدم التزام الربان بحدود منطقة المخطاف لميناء طرابلس البحري والمحددة قانوناً والموقعة دولياً على الخريطة الملاحية ، حيث تبين بان الربان قام بالقاء المرساة في موقع مختار من طرفه وغير صحيح لاعتبار بأنه وجد خارج المنطقة وبمسافة غير آمنة تقدر ب ( 0.45 ميل بحري ) من حاجز الأمواج ، كما أن الربان لم يضع في اعتباره إي إستراتيجية لتقييم المخاطر تحسبنا لأي ظروف طارئة بالرغم من أن جهاز الإنذار بمنظومة ( ECDIS ) نبه بان السفينة تجر المرساة عند الساعة ( 13:45 ) ولم يتم اتخاذ أية إجراءات احترازية ، وفي ذلك الحدث كانت الناقله أنوار أفريقيا في حالة جاهزية تامة وتبعد عن حاجز الأمواج بأكثر من ( ميل بحري ) ، وبالتالي عندما وقعت العاصفة كانت نفس الظروف ونفس الزمن لكل من السفينتين ( أنوار أفريقيا و ليدي حلوم ) ، لذلك السفينة انوار افريقيا نجت بصورة امهه من مخاطر العاصفة والفرق بينهما كان يكمن في ان السفينة انوار افريقيا تواجدت بالمنطقة المحددة لألقاء المخطاف وامتلكت المسافة الامنة اي بأكثر من (ميل بحري) من اتجاه (حاجز الامواج ) . وكل ما تم توضيحه أعلاه تبث بان الربان اخطأ ولم يلتزم بمتطلبات الفصل التاسع (إدارة التشغيل الامن ) من المعاهدة الدولية لسلامة الارواح في البحار 74 وتعديلاتها ( SOLAS-74 ) والذي يعد مخالفاً لتطبيقات قانون الموانئ رقم 81 / لسنة 1970 وتعديلاته .

2. أن عدم متابعة الأحوال الجوية وتدوينها وحفظها بشكل يومي في سجل منظومة (GMDSS) بغرفة قيادة السفينة ، وكذلك عدم تنفيذ المراقبة الجيدة والمتابعة المستمرة لحركة السفينة على المخطاف في كل الأوقات والالتزام بالتوقيع على الخرائط الملاحية والبيانات والمعلومات والنشرات في السجل دفتر أحوال السطح ( Deck Log Book و دفتر المناورات Bill Book ) - مع العلم بان الناقله أنوار أفريقيا التي كانت بنفس المنطقة وبنفس التوقيت والظروف استلمت نشرات الأحوال جوية من خلال جهاز NAVTEX FAXMILY, المثبت بالسفينة والموجد أيضا بالسفينة ليدي حلوم والتي تشير إلى :

- اسم المحطة (قابس) و(مليته):  
- بتاريخ ( 2020/10/26 م ) اشارت توقعات النشرة الجوية الى رياح (شمالية و شمالية غربية وحالة البحر 6 بمقياس بيفورت) .

- بتاريخ ( 2020/10/27 م ) عند الساعة ( 09:00 صباحاً ) اشارت توقعات نشرة الأحوال الجوية الى رياح (شمالية وشمالية غربية وحالة البحر في تزايد (من 6 الى 7 بمقياس بيفورت) والبحر مضطرب الى شديد الاضطراب - احتمال حدوث عاصفة رعديّة / الرؤية محدودة - هطول امطار - رياح شديدة) . والتي يفترض على ربان السفينة ليدي حلوم استلام هذه النشرة على أجهزته بنفس الكيفية مما يتضح بان السفينة ليدي حلوم كانت غير ملتزمة بتطبيقات المعاهدة الدولية لمستويات التدريب والتأهيل واعمال المناوبة 1978 وتعديلاتها ( 87 - STCW ) .

3. وجود ثقب في القطوع العرضي الأصم ( BULCK HEAD ) الفاصل بين حجرة الآليات والعبير رقم ( 7 ) ، حيث وبسبب هذا الثقب دخلت المياه من حجرة الآليات للعبير رقم ( 7 ) وأضرت بالبضائع (الحاويات) المتواجدة بالعبير ، حيث يعد قصور في تطبيقات نظام إدارة السفينة SMS وفي عدم الالتزام بتطبيقات الفصل الثاني من المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار 74 وتعديلاتها ( SOLAS-74 ) وكل ما ذكر سلفاً من الأخطاء والإهمال يعد مخالف للفقرتين ( 1 ) ، و ( 2 ) من المادة رقم ( 213 ) من القانون البحري الليبي وتعديلاته .

