

10418

من وزير النقل

إلى

السيد رئيس مجلس نواب الشعب

مكتب المراسلات
2 جوان 2016
رسم الإدارة 114

**الموضوع:** حول حادث فقدان السفينة التونسية "أميرة I" عرض السواحل الأوكرانية بالبحر الأسود بتاريخ 9 جانفي 2003.

**المرجع:** مراسلتكم عدد 263 بتاريخ 16 جوان 2016 المسجلة بمكتب الضبط المركزي بوزارة النقل تحت عدد 10418 بتاريخ 17 جوان 2016.

تبعاً لمراسلتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه أُنشِرَفَ بإفادتكم أنه بتاريخ 09 جانفي 2003 تم تلقي إشعار يفيد بأن السفينة "أميرة I" الرافعة للعلم التونسي أرسلت نداء إغاثة عرض سواحل أوكرانيا بالبحر الأسود ولكنه وبالرغم من تمشيط منطقة الحادث بحرا وجوا منذ وصول نداء الإغاثة، ولمدة أسبوع كامل من قبل فرق ومعدات بحث وإنقاذ أوكرانية وتركية وروسية، فإن ذلك لم يسفر سوى عن العثور على صدرية وعوامة نجاة تابعة للسفينة ومزارة النجاة التي أرسلت النداء.

وكانت هذه السفينة تؤمن سفرة من ميناء بريبول الأوكراني في إتجاه مضيق "البوسفور" التركي ومشحونة بحوالي 9 آلاف طنا من الفحم الحجري وعلى متنها طاقم يتكوّن من 24 بحارا منهم 19 تونسيا و3 أتراك و2 أذربيين. علما وأن هذه السفينة مسجلة بالجهة البحرية بتونس تحت عدد TG 917 وتم صنعها باليابان سنة 1975 وتقدّر حمولتها بـ 10182,3 طنا حجما وهي تابعة للشركة البحرية أميرة" التي تأسست في أواخر سنة 2000 وهي شركة تونسية خفية الإسم تابعة لمجمع Polina تحصلت على رخصة ناقل بحري بتاريخ 6 مارس 2002 ، وتولى السيد فوزي المبروكي الإشراف عليها كمدير عام منذ ذلك التاريخ.

وحال تلقي الإشعار، تحوّل فريق من الخبراء التونسيين إلى أوكرانيا ثم إلى تركيا قصد تقصي الحقائق وجمع كل المعلومات الممكنة حول الحادث. ومثلت حوصلة أعمالهم والوثائق التي تحصلوا عليها العناصر الأساسية التي اعتمدها اللجنة الموسّعة المحدثّة بمقرر وزير تكنولوجيا الاتصالات والنقل المؤرخ في 18 جانفي 2003 للتحقيق في ظروف وأسباب الحادث. وقد توصلت هذه الأخيرة إلى عدة احتمالات بخصوص أسباب فقدان لكنها رجّحت فرضية الغرق المفاجئ السريع نتيجة تسرب الماء داخل السفينة وغمر فضاءاتها المشحونة من جراء خلل في هيكلها أو في شبكة مياه الصابورة، ممّا أدى إلى اختلال توازنها وغرقها بالبحر الأسود بمكان يناهز عمقه 2000 مترا.

كما اقترحت هذه اللجنة جملة من الاجراءات التي تهدف إلى الرفع من مستوى السلامة البحرية على متن السفن التونسية وإلى مزيد التحكّم في المراقبة الفنية لها، وتم أخذها بعين الاعتبار من قبل مصالح السلطة البحرية المختصة في المجال.

وقد تمت إحالة تقرير البحث الفني إلى وزارة العدل وحقوق الإنسان بتاريخ 28 أفريل 2003 وذلك قصد الشروع في اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لمعالجة هذا الملف من كلّ الجوانب (الحالة المدنية للمفقودين، تحديد المسؤوليات، التعويضات...).

وتمّ في الأثناء عقد عديد الإجتماعات بوزارة النقل مع الأطراف المعنية سيّما وزارة العدل وحقوق الإنسان قصد إعانة العائلات المنكوبة للتعبيل باستصدار حكم في التمويث لتمكينها من إتمام الترتيب اللازمة والتمتع بحقوقها خاصة لدى الصندوق الوطني للضمان الإجتماعي. وقد أسند هذا الأخير منح الدفن ورأس المال عند الوفاة وجراية للخلف العام للعائلات المنتفعة والتي توفّرت فيها شروط الانتفاع.

ولمزيد تقريب وجهات النظر بين مالك السفينة وعائلات المفقودين للحصول في أقرب الأجل وفي أحسن الظروف على تعويض مقبول ومرضي للعائلات المنكوبة على أساس عقد تأمين المسؤولية المدنية الذي أبرمته "شركة أميرة" مع نادي الحماية والتعويض "أنتار كوستال (Intercoastal)" الكائن بهولندا، تمّ تنظيم ثلاثة اجتماعات بحضور الأطراف المعنية بما في ذلك عائلات المفقودين وممثليها من المحامين، وكان آخرها يوم 6 جانفي 2004 وذلك قبل ثلاثة أيام من تاريخ 09 جانفي 2004، تاريخ آخر أجل لتقديم مطالب التعويض للشركة، حيث ذكر ممثل "شركة

أميرة" أن شركته أحالت كل المطالب الواردة عليها من عائلات المفقودين إلى نادي الحماية والتعويض "أنتركوستال".

وتبين أن العائلات لم تتوصل إلى حل بالتراضي مع نادي الحماية والتعويض المذكور، خاصة وأن مبالغ طلباتها تجاوزت بكثير سقف التعويض موضوع عقد التأمين (80 ألف دولار عن كل بحار كحد أقصى) وبالتالي التجأت إلى رفع دعاوي إلى القضاء.

وتجدر الإشارة إلى أنه قد تمت إحالة نسخ من جميع محاضر هذه الإجتماعات إلى كل من وزارة العدل وحقوق الإنسان ووزارة الشؤون الإجتماعية والتضامن والتونسيين بالخارج لكل غاية.

كما توصل النظر في هذا الملف من قبل القضاء الى سنة 2013 ، حيث كلف قاضي التحقيق الأول بالمكتب الثالث عشر بالمحكمة الابتدائية بتونس لجنة خبراء لتحريـر تقرير نهائي يحدّد أسباب فقدان السفينة "أميرة I" على ضوء التقرير الأولي الذي أعدته اللجنة المحدثة بمقرر وزير تكنولوجيا الاتصال والنقل المؤرخ في 18 جانفي 2003. وقد أعدّ فريق الخبراء تقريره وأحاله الى قاضي التحقيق المتعهد بالقضية.

هذا وتبقى وزارة النقل على استعداد لمذكّم بالمعلومات الاضافية المتوفرة لديها والتي تطلبونها عند الاقتضاء.

والسلام

وزير النقل  
أنيسة أميرة

الى السيد حنّان حردّ

تونس في.....

الجمهورية التونسية

وزارة تكنولوجيا اتصالات و النقل

- - -

الإدارة العامة للبحرية التجارية

## 23/02 استدعاء

الموضوع : اجتماع عدد 2 بخصوص السفينة المفقودة "أميرة 1"

يشرفني أن أعلمكم بأن اجتماعا سيعقد يوم 06 جانفي 2004 على الساعة التاسعة والنصف صباحا بمقر الإدارة العامة للبحرية التجارية الكائن بـ 13 ، نهج 8006 مونتيليزير تونس بالطابق الخامس وذلك لمواصلة النظر في السبل الكفيلة لتسوية الوضعية بشأن مطالب التعويض المقدمة من قبل عائلات البحارة المفقودين من جراء فقدان السفينة "أميرة 1" بالبحر الأسود.

والرجاء التفضل بحضور هذا الاجتماع.

والسلام

اتمنى  
مختار

مجلس نواب الشعب  
الرئيس

رقم الوارد 2016/10418

التاريخ 16 جون 2016

263  
عدد

إطلع عليه بالديوان		
التعمير	الاعلام	المتابعة
تاريخ	م	م

أكيد

وزير النقل  
أنيس غديسة

من رئيس مجلس نواب الشعب  
إلى

السيد وزير النقل

20 جون 2016

أتشرف بإبلاغكم رفقة هذا سؤالاً كتابياً موجهاً إليكم من النائب السيد الطيب المدني،  
والمرجو الإجابة عنه كتابياً عملاً بأحكام الفصل 145 من النظام الداخلي لمجلس نواب الشعب  
الذي ينص في فقرته الثالثة أن تكون إجابة الحكومة في أجل أقصاه عشرة أيام من تلقها  
السؤال.

والسلام.

رئيس مجلس نواب الشعب

محمد الناصر

وزارة النقل	
مكتب الضبط المركزي	
رقم الضبط: الوارد	2016/10418
تاريخ التصديق	16 جون 2016

للسيد السيد الطيب المدني  
الرجاء مراعاة جلت  
إلى السيد الرئيس  
2016/246

رئيس الديوان  
الشي محيسن

الحمد لله

تونس في : 2016/05/26

من النائب : الطبيب المدني

الى السيد

رئيس مجلس نواب الشعب

دام حفظه

الموضوع : سؤال كتابي على معنى الفصل 145 من النظام الداخلي موجه الى

السيد وزير النقل

وبعد

عاشت تونس يوم 2003/01/09 على وقع أهم كارثة بحرية بغرق الباخرة " أميرة 1 " في عرض البحر الأسود و المملوكة للشركة البحرية \* أميرة \* التابع لمجمع بولينا و كان على متن الباخرة 24 من بين الإطارات و العمال منهم ستة أجنب .

و حيث شكلت وزارة النقل على اثر الحادثة لجنة لتقصي الحقائق أعدت تقريرا جاء فيه ان حالة السفينة رديئة و أنها تعرضت لعدة مشاكل في رحلتها و لم تتخذ الشركة المالكة الاحتياطات اللازمة لوقوع الحادث و بالتالي فهي مسؤولة شخصيا طبقا لحكام الفصل 131 م ت ب عن الأشياء التي في حفظها و عن الأشخاص الذين كانوا على متن السفينة كما عقد بتاريخ 2003/09/04 اجتماع بمقر الوزارة ضم ممثل الشركة المالكة و شركة التأمين نادي الحماية و التعويض التاركوستال ( الهولندي ) و تم إقرار بإمكانية للصلح . و قد تولى أهالي الضحايا تقديم مطالب صلح إلا ان الشركة لم تعر تلك المطالب أي اهتمام مما اضطرهم إلى اللجوء للتقاضي و قد أصدرت المحكمة الابتدائية بتونس إكاما بالتعويض تم إقرارها استثنائي و نقضت تعقيبيا . و بالتالي لم يقع تعويض أي عائلة من عائلات الضحايا إلى حد الآن .

و حيث ان عقد تأمين الباخرة يشترط ان تقوم الشركة المالكة للباخرة بطلب التعويض للضحايا أمام محاكم انكلترا المختصة حكما حسب العقد و نظرا لن صاحب الشركة قام بتصفيتها و النهرب من كل مسؤوليته تجاه أهالي الضحايا .

و نظرا لكون الباخرة أميرة 1 كانت حاملة للعلم التونسي و مملوكة لشركة تونسية و أمام التعقيم و غياب المعلومة فإننا نطالب الوزارة بكشف كل ملبسات الحادثة و مأل قضايا التعويض التي نشرتها الشركة المالكة أمام المحاكم الانكليزية و عن سبب عدم تعويض اهالي الضحايا بعد مرور 13 سنة مع التذكير باحكام الفصل 101 م ت ب الذي يعتبر ان الخسائر في الارواح يعتبر دينا بحريا .

الإمضاء