

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

ملاك السفن يحققون المليارات على حساب الضحايا

العبارات العاملة في مصر انتهى عمرها الافتراضي



أخذ اقارب الضحايا

من الخارج وكأنها قطعة غيار لسيارة مستعملة تقوم بشرائها من وكالة البيع.

حكاية العبارات العاملة في المياه الإقليمية المصرية تبدو غريبة الاطوار فهناك أكثر من ٢٠ عبارة تعمل في خطوط الملاحة السويس - سفاجا - نويبع، وهذه العبارات تتركز أغلب رحلاتها بينما بين السعودية والعقبة وتنقل سنويا أكثر من ٢,٦ مليون راكب على حسب قول مصدر مسئول بوزارة النقل ويبلغ ربح الشركة من الراكب الواحد نحو ٣٠٠ جنيه ويعمل في هذا المجال العديد من الشركات تأتي على رأسها مجموعة شركات السلام للملاحة البحرية والتي يملكها

هل تملك الحكومة المصرية الحق في محاسبة شركات العبارات؟! وهل تعطيها القوانين المنظمة للملاحة البحرية إمكانية ذلك أم أن المسألة سوف تنتهي بإسعاف المصابين وانتشال بعض اشلاء الضحايا فقط.

المفاجأة أن غالبية العبارات التي تعمل بواسطة مصريين منتهية العمر الافتراضي ولا تتمكن من دخول بعض الدول الأوروبية باستثناء عبارتين ملك القطاع العام هما اللتان ينطبق عليهما قانون العمر الافتراضي المصري وبرغم أن مالكي العبارات يحققون عشرات ومئات الملايين فإنهم يقومون بتشغيل عبارات مستعملة يتم شراؤها

أصحاب العبارات سنويا والمقدرة بـ ٢,٦ مليون راكب في ٣٠٠ جنيهه للتذكرة ويصبح الاجمالي ١,٧ مليار جنيهه، ومع ذلك يلجأ أصحاب العبارات إلى شراء عبارات مستعملة. لماذا العبارات المستعملة؟ طرحت السؤال على مسامع المهندس نبيل شلبي مدير شركة السلام فرفض الخوض في التفاصيل مؤكدا أن العبارة (السلام ٩٨) كانت سليمة

وتتوافر فيها اشتراطات الأمان وانها ملك لشركة السلام صاحبة الخبرات الكبيرة في مجال النقل البحري والمالكة للعديد من البواخر وألقى مدير الشركة بكل المشكلة على سوء الأحوال الجوية.

أما ممدوح اسماعيل مالك مجموعة السلام فقد اعترف بأن الأسباب الأولية لحادث العبارة تقول إن هناك حريقا قد نشب في الجراح وأن الحريق أمسك بإحدى التريلات وقد تم اخماده لكنه عاد ليقوم مرة أخرى، وأشار ممدوح اسماعيل أن الكلام عن العمر الافتراضي تهريج ارسل لهم عبارات السلام الأمر الآخر، أن الكلام عن حرائق السلام المتكررة كلام ظالم ففي العبارة السلام ٩٥ كان هناك خطأ وتصادم من جانب العبارة الأخرى وقد حصلنا على حقنا من الطرف المخطئ والشركة حصلت على التأمين على العبارة أما كون المسؤولين عن هيئة السلامة البحرية لا

عضو مجلس الشورى المهندس ممدوح اسماعيل وهو خريج الهندسة البحرية المصرية دفعة ٦٥ وهذه الشركة لا تعمل فقط في الملاحة البحرية بل تعمل في مجالات سياحية أخرى لكن الأهم في كل ذلك انها تملك ١٤ عبارة تعمل في البحر الأحمر وجميع هذه العبارات ترفع اعلاما غير مصرية مثل بنما واليونان وغيرهما، وهناك شركة الجسر العربي التي تملك ثلاثة مراكب وهذه الشركة تعمل بين ثلاث دول مشتركة (مصر والأردن والعراق) وتنقل سنويا نحو ٦٠٠ راكب وتركز عملها على خط نوبيع العقبة ولم يحدث أن وقعت عبارات هذه الشركة في حوادث غرق أو حرائق وهناك اثنتان من العبارات ملك قطاع الأعمال المصري وهاتان العبارتان تعد ان الوحيديتين اللتين لم ينته عمرهما الافتراضي وأنهما من العبارات التي دخلت العمل قريبا في حين ان غالبية العبارات جاءت مستعملة وهنا سألت المصدر النقل لماذا يأتي المالك بعبارات مستعملة؟ أجاب المصدر لأن ثمن العبارة الجديدة يصل إلى مائة مليون جنيهه والمستعملة تبدأ من ٤٠ مليون جنيهه الأمر الآخر أن المالك يستطيع ان يعوض ثمن المركب المستعملة في عامين أما المركب الجديدة فلن يستطيع تعويض كامل الثمن قبل ما يقرب من سبع سنوات، وبعملية حسابية بسيطة كشف المصدر عن حجم المبالغ الطائلة التي يحققها

متابعة:

أحمد فرغلي

يملكون الخبرات الكافية لعمل التحقيقات اللازمة بدليل ان تقرير الهيئة يختلف عن تقارير الشركات العالمية وكذلك يختلف عن تقرير هيئة قناة السويس فهذه مشكلة تخصه القائمين على الهيئة.

وشبه ذلك بالانسان الذي يخرج على المعاش هل تحكم عليه بالموت وبرغم تحفظنا على كلامه الا انه أضاف بأن أعظم باخرة فى العالم «كوين اليزابيث ٢» بنيت منذ عام ٥٦ وتعمل حتى الآن فيما يخص السلام ٩٨ فإن هذا المركب قد حصل على شهادة دولية من الحلف الاطلنطى باعتبارها ضمن أهم ١١ مركبا فى العالم. ويضيف أن هذه السفن تملك شهادات صلاحية وتعمل وفقا للمواصفات العالمية، ومؤمن عليها من شركات تأمين عالمية، علما بأن هذه الشركات لا تؤمن على المراكب إلا إذا كانت ذات صلاحية عالية جدا.

أما المهندس حمدى برغوت خبير النقل والسفن الدولى فيرى أن المركب لا يمكن أن يسمح لها بالابحار إلا إذا توافرت فيها شروط السلامة الفنية، وأنها غالبا ما تكون مراقبة من عدة جهات، وأشار إلى أن هناك تجديا مستمرا للمراكب، وفقا لما يسمى اقتصاديات التشغيل، وأضاف أن هناك مكاتب وهيئات دولية مثل هيئة «اللويدي»، والمكتب الدولى الألمانى والأمريكى يراقبون السفن ويسجلون لها شهادات ميلاد، ويعملون متابعات سنوية للسفن، أيضا هناك السلامة المهنية الخاصة بالموانئ والبواخر. ويكشف اللواء كامل النحتة مستشار وزير النقل عن مفاجأة بقوله إن أحدا لا يملك القدرة على منع أى مركب من عبور المياة الاقليمية طالما أنه تتوافر فيها شروط السلامة الفنية،

وأن مسألة العمر الافتراضى تطبق وفقا لكل دولة، وأنه يحق لمصر منع المركب من السفر فى حالة ثبوت أى عيوب فنية فقط، وذلك هناك بعض مالكي السفن يذهبون لشراء المراكب من دول أخرى مثل بنما واليونان وغير ذلك، ويرفعون أعلام هذه البلاد، والمواطن العربى والمصرى ليس لديه وعى ولا خبرة فى مسألة الملاحة والسلامة البحرية فهو يذهب إلى مكتب الحجز ويقطع تذكرة ولا يستطيع الحكم على هذه العبارة أو غيرها.

وحول القانون المصرى الذى يمنع تشغيل العبارة إذا تجاوزت «٢٥ سنة» للركاب و«٢٠ سنة» للبيضايع؟ أكد أن مصر لديها هذا القانون وتطبقه فعلا لكن على السفن التى يتم بناؤها فى مصر التى تخرج لها شهادة ميلاد مصرية، أما ما دون ذلك فأى مركب من حقه أن يعمل فى البحر ويخضع لجميع التفتيشات، وما يسمى «البورد ستات كنترول».

ويؤكد المصدر على أن ملاك السفن يضربون بمسألة العمر الافتراضى عرض الحائط مع العلم أن جسم السفينة يتعرض إلى ما يسمى «الكلل» التى ينتج عنها شروخ تؤدي إلى حدوث كسور هشة مما قد يؤدي إلى غرق السفينة بالكامل فى أى وقت، ولذلك فيجب على ملاك السفن التوقف عن استخدام السفن القديمة خاصة أن متاعب تشغيلها وتكاليف إصلاحاتها عالية جدا، لذلك تميزت مصر باصدار القانون الجديد لتجديد عمر السفن، ويكشف المصدر أن بعض ملاك السفن فى بعض الدول يقومون بشراء العبارات كنوع من الخردة وينفقون عليها مبالغ محدودة ثم يقومون بتشغيلها ويحصلون لها بكل أسف على شهادات صلاحية وفى النهاية يدفع الراكب عمره ثمنا لهذا الجشع وهذه الأخطاء.