

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٥ ابريل ٢٠٠٦

كعاداتها دائما فشلت حكومتنا في إدارة كارثة العبارة السلام ٩٨، هذا ما أكدته تقرير لجنة تقصي الحقائق البرلمانية التي شكلها مجلس الشعب، وهذه لم تكن المرة الأولى التي تفشل فيها حكومات الحزب الوطني في إدارة أزمة وبالطبع لن تكون الأخيرة!!
أكد التقرير أن الحكومة فشلت في إدارة الأزمة أو الكارثة وكانت سببا في إزهاق أرواح ١٤١٦ مصريا كانوا علي متن العبارة الفارفة الخبراء أيضا، أكدوا أن الحكومة فشلت في إدارة الأزمة وطالبوا بالاهتمام بدراسة كل ما جاء في تقرير لجنة تقصي الحقائق لمنع تكرار هذه الكارثة مرة أخرى.

تقرير لجنة تقصي الحقائق حملها المسؤولية السياسية

الحكومة فشلت في كارثة العبارة



وأن التواطؤ بينهما أدى إلى السماح بتسيير العبارة رغم عدم توافر شروط السلامة البحرية فيها.

فضيحة!

أما عن أهم مظاهر الفشل في إدارة الأزمة فتظهر منذ بداية المشكلة حينما جاء تحرك الأجهزة المعنية بالإنقاذ متأخرة لأكثر من ٧ ساعات كاملة رغم انقطاع الاتصال بالسفينة. الدكتور محمود السيد أستاذ إدارة الأعمال بكلية التجارة جامعة عين شمس ومدير وحدة

أكد تقرير لجنة تقصي الحقائق البرلمانية أن الحكومة فشلت في إدارة أزمة غرق العبارة «السلام ٩٨»، وأكد التقرير أن الحكومة صرفت نظرها عن الكارثة بمجرد دعوة الرئيس حسني مبارك من الغردقة بعد تفقده آثار الكارثة، وتركت محافظ البحر الأحمر يواجه بإمكانات محدودة المهام الكثيرة التي كان يجب على الحكومة القيام بها، أشار التقرير إلى رائحة الفساد بين المسؤولين في شركة «السلام» والمسؤولين في الهيئة المصرية للسلامة البحرية،

تحقيق: نادية مطاوع

انعدام الخبرة

وتلتقط الدكتورة أماني البحري المدرس بكلية

تجارة عين شمس عضو وحدة بحوث الأزمات أطراف الحديث مؤكدة أن الفشل في إدارة الأزمة نتج عن عدم وجود خبرة في إدارة الأزمات، ومن الغرور أن يكون هناك طاقم مدرب على التعامل مع مثل هذه الأزمات، أما في حادث العبارة فلم يكن

هناك تدريب لطاقم العبارة على التعامل مع مثل هذه الأزمات، كما كان يجب أن يتم إعداد هؤلاء مسبقاً على كيفية التصرف في ظل وجود بواخر للأزمة، وفي حادث العبارة لم يحسن الطاقم التعامل مع الأزمة منذ البداية، خاصة مع وجود حريق في بداية الأزمة والفشل في التعامل مع هذا الحريق، كان سبباً في تفاقم المشكلة حتى أصبحت كارثة كذلك كان من الضروري وجود ترتيب للأولويات في إدارة الأزمات وأهم هذه الأولويات كان الحفاظ على حياة البشر ولكن هذا لم يحدث وهو ما أدى إلى تفاقمها حتى راح ضحيتها أكثر من ألف مواطن.

وتأكد القصور في إدارة الأزمة نتيجة انعدام الصيانة والرقابة ومعدات الإنقاذ التي كان يجب التأكد أولاً من سلامتها.

تدريب

طالببت الدكتورة أماني بحري ضرورة تدريب القائمين على تشغيل أى منشأة يمكن أن تتعرض للكوارث والأزمات، على اتخاذ القرار السليم والتعامل الفنى والتقنى معها، خاصة أن لدينا خبراء مؤهلين لتدريب مثل هؤلاء على التعامل مع الأزمات التي يمكن أن تقع، مع ضرورة تفعيل القوانين الخاصة بالصيانة والرقابة.

بحوث الأزمات أكد أن أهم أسباب الفشل في إدارة الأزمة ترجع إلى عدم المتابعة أو الصيانة الرسمية على وسائل النقل المختلفة ومنها العبارات التي تعطى إشارات إنذار مبكرة عن أزمات وكوارث محتملة الحدوث كذلك فشلت الحكومة في احتواء الأضرار الناجمة عن الأزمة، مشيراً إلى ضرورة وجود أجهزة معنية بإعلام أهالي الضحايا بما حدث وتوفير المعلومات اللازمة لهم عن ذويهم سواء كانوا أحياء أو غرقى أو مصابين، وهذا الفشل أدى إلى وقوع مصادمات بين الحكومة والأهالي بعد فشل الأهالي في الوصول لأي معلومات عن ذويهم.

وأضاف الدكتور محمود أن هناك دائماً أسباباً بشرية لحدوث الأزمات والتكتم على هذه الأسباب أو البحث عن كبش فداء مثل ربان السفينة والصاق التهم المختلفة له أحد أهم أسباب الفشل في إدارة الأزمة.

وتتجلى مظاهر هذا الفشل أيضاً في السماح لمالك السفينة بالسفر للخارج وهو محل اتهام ليس من الجهات المعنية ولكن.

المحاكاة

ويطالب الدكتور محمود بضرورة وجود

متابعة دائمة ومستمرة للمشكلات والقضايا ذات الأهمية الكبيرة وتحديد أهم الظواهر التي تشير إلى وقوع أزمات وشيكة وتكوين فريق دائم لإدارة الأزمة يكون له أدوار وأنشطة محددة، وإعداد سيناريوهات بديلة للتعامل معها في حالة وقوعها، وإجراء تجارب عليها للتأكد من مدى ملائمة هذه السيناريوهات للتطبيق العملي

وكيفية التعامل مع الأزمة وهو ما يسمى بالمحاكاة، مع ضرورة توثيق تلك التجارب ووضعها في مكتبة يطلق عليها مكتبة الأزمات وعند حدوث أى أزمة مشابهة أو مماثلة يمكن الرجوع إلى تلك المعلومات للاستفادة بها.

كارثة مركبة

الدكتور محمد إبراهيم معوض استشاري الأمن الصناعي والبيئة ومواجهة الكوارث والنائب الإقليمي لمدير معهد الكوارث بإنجلترا أكد أن كارثة العبارة كانت مركبة ليست مجرد أزمة، حيث أسفرت عن مقتل أكثر من ١٠٠٠ مصري، ومواجهة أي أزمة تتطلب التعامل على ٣ مستويات أولاً قبل وقوع الكارثة، ثم أثناء الكارثة وما بعد الكارثة، ولكن حكومات الدول النامية ومنها «مصر» لا تهتم بتخطيط ما قبل الكارثة، فعندنا ينتظرون وقوع الكارثة ليديروها، أما الدول المتقدمة فتضع خططاً متقدمة لإدارة ومواجهة الكارثة، وكذلك في الدول النامية تكون الخسائر كبيرة لأنها تعتمد على الاجتهادات الشخصية للمسؤولين في إدارة الكارثة وبالتالي تكون نسبة الأخطاء عالية خاصة إذا لم يسبق للمسؤول مواجهة مثل هذه الكوارث.



د. محمد إبراهيم معوض

وأكد الدكتور إبراهيم أن مواجهة ما قبل الكارثة تشمل جمع البيانات وتحليلها وتصميم خطة المواجهة ولضمان نجاحها تخضع الخطة للتطبيق للتأكد من مدى مطابقتها لتحقيق الأهداف وصلاحياتها، ومدى توافر الكفاءات الفنية المسؤولة عن تنفيذ الخطة في ضوء معايير الجودة الشاملة، ونتيجة لعدم توافر هذه الشروط تتكرر الكوارث البحرية بدءاً من حادثة «سالم إكسبريس» و«السلام ٩٥» و«القمر السعودي» و«السلام ٩٨» وإذا لم نهتم بتخطيط ومواجهة الكوارث البحرية فستتكرر وطالب الدكتور إبراهيم بضرورة دراسة الأسباب التي ذكرها التقرير عن وقوع الكارثة ودراساتها وتحليلها جيداً حتى يمكن تلافيها ومنع وقوع المزيد من الكوارث.