

حادثة العبّارة السّلام ٩٨

(الجزء الثاني)

على عَكس ما رُوِّج له البعض أنّ العبّارة السّلام ٩٨ كانت غير صالحة للإبحار، أو كانت تَحْمِل أكثر من العدد المُقرّر لها؛ صَدّرت للعبّارة شهادة صلاحية لنقل الرّكّاب لرحلة دُوليّة قصيرة من هيئة السلامة الدوليّة بهيئة التصنيف، والإشراف (RINA) بتاريخ ٢٠٠٦/٢/١ صالحة حتّى ٢٠٠٦/٢/٢٠، وتمّ الكشف على القاع بإشراف هيئة (RINA) بتاريخ ٢٠٠٥/٥/٢٥، وتمّ إجراء آخر تفتيش دُورِيّ بتاريخ ٢٠٠٦/١/٢١ بمعرفة هيئة السلامة البحريّة بميناء السويس، وأتمّ جهاز الرقابة الدوليّة بميناء «ضبا» السعودي الكشف عليها، وأجرى تجربة عمليّة على إنزال القوارب يوم ٢٠٠٦/١/٣١، قدّم ميناء «ضبا» ملحوظة واحدة فقط قبل تحرّك السفينة، وهي وجود بقايا بتروليّة في جراج العبّارة، وتمّ إزالة وتنظيف هذه البقايا.

بعد إبحار العبّارة بنصف ساعة نشب حريق بسيط بالجراج، وتمّت السيطرة عليه، بعدها بقليل نشب حريق آخر بالسيارات

نفسها، ولما امتدّت النيران إلى عددٍ من السيارات تمّ استخدام
تكنيك مُتَّبَع في مثل هذه الحالات، وهو فَتْح باب السفينة
للسماح بدخول كمية محسوبة من مياه البحر لاستخدامها في
إطفاء الحرائق، يتمّ تصريف المياه عن طريق عدد ٣٠ فتحة
صَرَف بالجراج.

فوجئ طاقم السفينة بارتفاع منسوب المياه إلى ما يُقارب
٣٠ سم داخل الجراج، وهو أمر مستحيل في ظلّ وجود فتحات
التصريف في جراج تبلغ مساحته ٢٠٠٠ متر مُرَبَّع.

قام العاملون بفحص فتحات الصرف، وتبيّن انسدادها بأوراق
وأكياس بلاستيكية، حاولوا استخدام طلمبات سَحَب المياه
لاستخدامها في شَقْط المياه من داخل السفينة إلى خارجها،
وعددها ١٢ طلمبة، لم يَعْمَل منها إلا ٢ فقط.

تسبّب تجمّع المياه في مِيل السفينة على جانبها، وزاد من
درجة المِيل انزلاق السيارات إلى الجانب الأيسر من السفينة،
حتى بلغت درجة المِيل ٢٠ درجة ثم ٢٥ درجة.

مع كلّ هذه العوامل، بالإضافة إلى إصرار قُبْطان السفينة
بالسَّير بها مائلة؛ أدّى إلى غرق السفينة وغَوْصها تمامًا خلال
ساعتين فحسب.

قال عدد من الناجين في شهادتهم الرسميّة إنّ القُبْطان أوّل من

غادر السفينة مُستخدِمًا وحده قارب نجاة يتّسع لثلاثين راكبًا.

تمّ تسجيله كأحد ضحايا الحادث، إلّا أنّه ظهر عام ٢٠١٢ بمنطقة ”كينج مريوط“، وتمّ القبض عليه مع تعميم إعلامي كامل.

رغم تأكيد طاقم السفينة وجميع الجهات المُختصّة أنّ طاقم السفينة وكذلك سلطات الميناءين قاموا بإجراء اتصالات مُتبادلة إلّا أنّها لم تُصل، وهذا العمل تقوم به دول وليس أفرادًا، ممّا يفرض تساؤلًا قويًا عن الأطراف التي لعبت دورًا في قطع الاتصالات من وإلى العبّارة.

تقدّم عدد من أهالي الضحايا ببلاغات رسميّة مُرفق بها تسجيلات تليفزيونيّة، وإثبات دخول من مستشفيات حكومية بثبوت نجاة ذويهم من الغرق، إلّا أنّ الحكومة المصرية أصدرت لهم شهادات وفاة، بل وصّفت لهم تعويضًا ماليًا، وقد قدّم أحد ذوي هؤلاء بلاغًا مفاده أنّهم محتجزون بسجن يتّبع البحرية الأمريكيّة بمعرفة السلطات المصرية، دون سبب واضح.

تمّ تبرئة جميع المُتّهمين في جلسة استغرقت ١٥ دقيقة، باستثناء «صلاح جمعة» قائد السفينة «سانت كاترين» الذي عُوقب بالسجن ٦ أشهر مع إيقاف التنفيذ وغرامة ١٠ آلاف جنيه، بتهمة امتناعه عن مساعدة العبّارة المنكوبة.

أقيمت مقبرة جماعية لعدد ١٤٧ جثة افتراضية عبارة عن
أشلاء وأجزاء من جُثث الضحايا، هي كل ما عُثر عليه.

أقيمت المقبرة غرب مدينة الغردقة، إلا أن لصوص الخردة ما
لبثوا أن قاموا بسرقة السياج الحديدي المحيط بالمقبرة، وتكفلت
الرياح بإزالة الآثار الباقية للمقبرة بعد طمسها بالرمال.

لا أعرف لماذا تحدث كل الكوارث قبل إجازة رسمية، وفي وقتٍ
متأخّر من الليل!