

# كارثة في البحر المتوسط!!

خطأ بحري من قائد الناقله أدى لأكبر

حادث تلوث لمياه البحر!!



• إهمال جسيم: نتج عنه فقدان الخطوط الملاحية أعظم

ناقله بترول في العالم!!

• خسارة فادحة: ضياع 120 طن بترول في مياه المتوسط!!

• تلوث مخيف لأجمل شواطئ العالم في إنجلترا وفرنسا وإيطاليا!!

• بعد فشل محاولات الإنقاذ: وزير الدفاع البريطاني يأمر بنسف الناقله

بقنابل النابلم!!

• كارثة بيئية: قتل أعداد كبيرة من الطيور.. وموت بعض النباتات والحيوانات

البحرية.. وتسمم بعض الأسماك!! كارثة في البحر المتوسط!!

خطأ بحري من قائد الناقله أدى إلى أكبر حادث تلوث لمياه البحر!!!

«تورى كانيون»:

كيف وقعت الكارثة؟

في فجر السبت الموافق مارس سنة 1967، كان كابتن «باسترنجور روجيانى» القبطان الإيطالى الجنسية لناقله البترول «تورى كانيون» التابعة لشركة ملاحه أمريكية، مسترخياً في كابينته.. حين جاءته إشارة لاسلكية تقول:

«جبل صخري على بُعد 25 ميلاً غرب جزيرة صقلية».

وبعد أن انتهى من قراءة الإشارة كلف الكابتن «سلفانو بونفلجيا» كبير الضباط والمناوب عنه في قياد الناقله بأن يتولى زمام الأمور.. ثم عاد لنومه مرة أخرى!!!



حادث اصطدام ناقلة البترول تورى كانيون

كانت السفينة في ذلك الوقت تبحر في جنوب إيطاليا أثناء رحلتها من الكويت إلى إنجلترا، وكانت تسير بنظام «الملاح الأوتوماتيكي».. واعتقد كابتن سلفانو أن العبارة تمضى بالفعل في الاتجاه الآمن، أي غرب صقلية بعيداً عن جبل الصخري. لكنه في الساعة السادسة والنصف في صباح نفس اليوم عندما عاد لمراجعة بيان خط السير، ظهر له أن السفينة تمضى في الجهة الشرقية لصقلية وليس إلى الجهة الغربية منها - كما كان يعتقد - وأنها في طريقها لقناة ملاحية ضيقة نسبياً تفصل بين جزيرة صقلية وأراضى «كورن وول» على الجهة الأخرى.

كان عرض هذه القناة حوالي 20 ميلاً.. وكان من السهل على معظم السفن والعبّارات في الظروف المناخية المناسبة، اجتياز القناة دون متاعب.. أما بالنسبة لناقلة البترول الضخمة «تورى كانيون» فكان اجتيازها لهذه القناة مهمة شاقة قد تعرضها للأخطار.

فقد كانت تورى كانيون أخضم ناقلة بترول في العالم (طولها 297 متراً) علاوة على حمولتها الضخمة أثناء هذه الرحلة التي كانت تعادل 120 ألف طن من البترول الخام.. بالإضافة لذلك، كان معروفاً للبحارين أنه بمجرد القنطرة سبعة أحجار أثرية ضخمة الحجم.. قد لا تظهر بوضوح للسفن في الأحوال المناخية السيئة مما يعرضها للاصطدام بها، خاصة إذا لم يتوخ قائد السفينة الحذر والالتزام بالسرعة البطيئة أثناء المرور.. وهناك وحدة خاصة من حراس السواحل بالقرب من موقع الحجارة لتوجيه السفن بعيداً عن موقع الحجارة الضخمة.

وعندما أدرك سلفانو الاتجاه الخاطئ الذي تمضي فيه السفينة قام بفصل النظام الأوتوماتيكي، واتجه بالسفينة في اتجاه الجبل الصخري.. إذ كان ينوي أن يستمر بالسير في اتجاه الجبل نحو ساعة من الزمن ثم يدور حوله من الجهة الأخرى ليتفادى الدخول إلى القناة.

وعندما انتهى سلفانو من تغيير المسار.. اتصل تليفونياً بالقبطان روجياني في كابينة ليطلعه على مسار السفينة الحالي. لكن روجياني عارض بشدة ما قام به سلفانو حتى دون أن يخرج من كابينة ليستوضح الأمر وطلب منه العودة بالسفينة إلى المسار السابق المؤدى إلى القناة. فنفذ سلفانو أوامر الكابتن، وأطلق السفينة في اتجاه القناة على النظام الأوتوماتيكي.

وفي الساعة الثامنة صباحاً حيث كانت الناقلة لا تزال على بُعد 14 ميلاً من القناة.. استبدل كابتن روجياني ثيابه وصعد ظهر السفينة يستطلع خط السير..

ولا شك أنه كان يعرف بوجود الحجارة السبعة بمجرد القنطرة، ولا شك كذلك أن الرؤية في ذلك اليوم كانت واضحة تماماً وكان البحر هادئاً.. لكن كابتن روجياني فصل النظام الأوتوماتيكي وقاد العبّارة بنفسه بضعة أميال

ثم سلّمها مرة أخرى للملاح الأتوماتيكي وكانت سرعة السفينة وقتذاك 12 عقدة.. وهي تعتبر سرعة كبيرة بالنسبة للسرعة المناسبة للعبور خلال القناة. واندفعت العبارة نحو القناة وكان اتجاهها كأنه منضبط تمامًا في اتجاه الأبحار السبعة.. وعندما اقتربت العبارة من موقع الحجارة راحت إحدى السفن المارة ووحدات من حرس السواحل ترسل إشارات التحذير للعبارة. لكن الوقت لم يتسع لأي شيء.. فعندما تنبّه روجياني لخطورة الكارثة التي تنتظره لم يكن أمامه أي فرصة لفصل النظام الأتوماتيكي والانحراف بالعبارة بعيدًا عن موضع الحجارة.. بالإضافة إلى وجود سفينتين للصيد في ذلك الوقت من الانحراف جهة الغرب ليعبد عن مكان الحجارة.

وكانت النتيجة أن اصطدمت العبارة بحجر واحد من الحجارة السبعة.. علاوة على اصطدام السفينتين المارتين بالعبارة بعد اصطدامها بالحجارة. وعندما طلب روجياني تقريرًا من طاقمه عن الأضرار التي حلت بالعبارة.. جاء ما لم يكن يتوقعه أبدًا.. إذ أسفر التصادم عن حدوث شرخ طولى بجسم العبارة وصارت في طريقها للغرق.



ناقلة البترول المنكوبة.. توري كانيون بعد اصطدامها بالحجر الصخري  
وتسرب البترول منها إلى الشواطئ

وبالها من كارثة.. فقد فقدت الخطوط الملاحية بذلك الحادث أعظم ناقلة بترول في العالم، علاوة على الكارثة الأكبر التي صارت تهدد مياه البحر والشواطئ المحيطة بالتلوث بعد كسر خزانات البترول أثناء التصادم.

### آثار التلوث:

فعلى مدى الستة أيام التالية استمر اندفاع البترول الخام من الخزانات إلى المياه تدريجيًا حتى وصلت كمية البترول المتسربة من الخزانات 30 ألف طن وتسببت في تلوث منطقة من المياه تقدر بحوالي 675 كيلو مترًا مربعًا.

وخلال اليومين التاليين، انفجر جسم الخزان الرئيسي واندفع البترول بالأطنان إلى المياه، وزاد حد التلوث إلى درجة مخيفة، فتلوثت شواطئ منطقة كورن وول بدرجة شديدة، مع العلم بأنها من أجمل شواطئ العالم.. كما امتد التلوث لشواطئ إيطاليا وفرنسا وإنجلترا!!.

وأخيرًا عندما فشلت محاولات وقف التلوث المستمر.. أصدر وزير الدفاع البريطاني قرارًا بنسف الناقله واستخدم في ذلك قنابل النابلم.

أما كابتن روجياني وباقي أفراد طاقم العبارة فتم إغاثتهم جميعًا.. وكانت الصدمة قاسية عليهم جميعًا خاصة كابتن روجياني الذي اعتبر نفسه المسئول عن حدوث هذه الكارثة التي كان من الممكن تفاديها لو التزم بشيء من الحذر..

ورغم كل المحاولات التي بذلت لوقف خطر التلوث وإعادة تنقية المياه.. إلا أن آثاره قد ظهرت بوضوح على مساحات شاسعة من المياه.. وامتد التلوث إلى شواطئ إيطاليا وإنجلترا وفرنسا وألمانيا.. وتسبب التلوث في قتل بعض النباتات والحيوانات البحرية، كما تناثرت أعداد كبيرة من جثث الطيور البحرية فوق الشواطئ بعد أن سَمِّمتها مياه البحر الملوثة، وتم حظر الصيد في مساحات شاسعة من المياه خوفًا من تسمم الأسماك بالمياه الملوثة، واستمر خطر التلوث قائمًا لعدة سنوات، ولا شك أن آثاره لا تزال باقية حتى الآن.

## وحدة قاسية:

أما كابتن باسترنجو روجياني.. المسئول الأول والأخير عن هذه الكارثة فقد اعتكف في منزله بمدينة «جنوة» بعد أن أصيب باكتئاب شديد وأحل به المرض بعد أن أدرك مدى فداحة الكارثة التي تسبب في حدوثها.. وظل يردد من وقت لآخر: «لو أمهلُّ 20 ثانية فقط لاستطعت الإفلات من التصادم.. لو أمهلُّ 20 ثانية لاستطعت»!!!



تورى كانيون بعد نسفها بقنابل النابالم لوقف خطر تلوث المياه بالبترو

