سالم إكسبريس..

أسوأ كارثة في البحر الأحمر!!

•• اعترافات مثيرة حول غرق الباخرة..

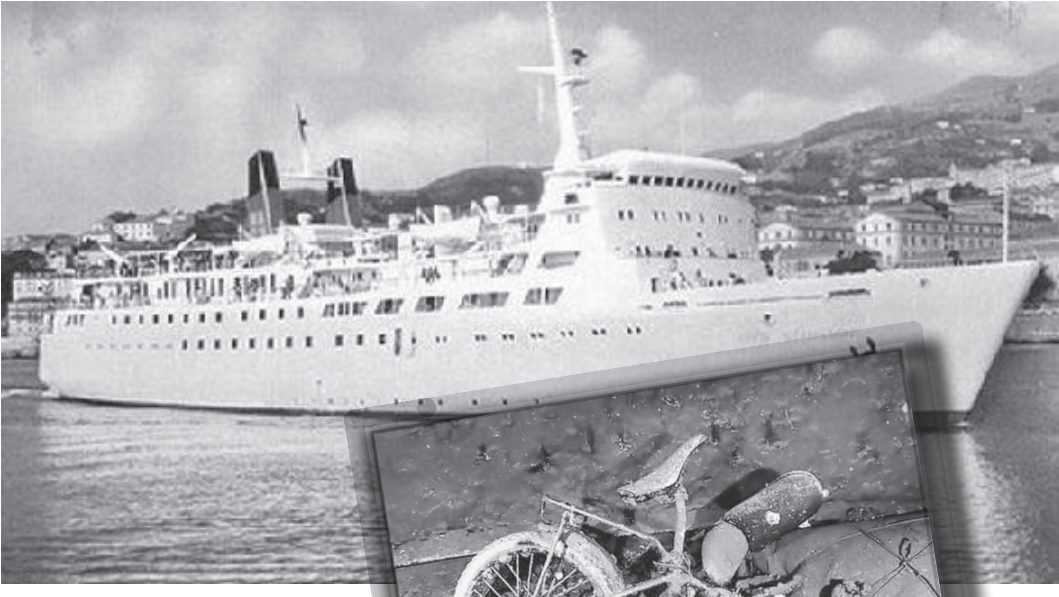
رحلة الباخرة المنكوبة:

خطأ لا يغتفر.. بل مجموعة أخطاء كانت السبب في أسوأ كارثة شهدناها منذ فترة طويلة هى غرق العبّارة المصرية سالم إكسبريس في مياه البحر الأحمر أثناء رحلتها من ميناء جدة إلى ميناء السويس عبر ميناء سفاجا.

ففى حوالى متنصف ليله 14 ديسمبر 1991 اصطدمت السفينة بجبل من الشُّعب المرجانية وهى على بعد 6 أميال بحرية من ميناء سفاجا وأدى التصادم إلى إحداث فجوة ضخمة بجانب الباخرة أدت إلى غرقها في الحال.

كان معظم ركاب الباخرة من المصريين العائدين في إجازات من أعمالهم بالسعودية والعائدين من رحلة العمرة.. وقد بلغ عدد الركاب 578 راكبًا منهم61 راكبًا من أفراد طاقم الباخرة، و 9 أجانب من جنسيات مختلفة.. علمًا بأن العبّارة تسع 1200 راكب ولها جراج بطابقين يسع 250 سيارة.

وقد أدى الحادث إلى وفاة ما يقرب من 400 راكب معظمهم مات غرقًا في الحال وآخرون ماتوا بعد إنقاذهم.. وقد ساعد سوء الأحوال الجوية في تلك الليلة على زيادة عدد الضحايا.



كيف وقع الحادث؟

ذُكِرَ أكثر من تفسير يبن كيفية وقوع الحادث، فقال البعض: إن قبطان السفينة (حسن مورو) قد انحرف بالباخرة عن المسار المحدد اختصارًا للوقت فدخل إلى منطقة الشُّعب المرجانية. وهناك من يقول إن القبطان لم يخرج عن المسار بإرادته وإنما دفعته الرياح خارجه إلى منطقة الشعب المرجانية بعد توقّف رفَّاص الباخرة عن العمل. وهناك من يقول: إن القبطان برىء من هذا الحادث.. حيث قام مهندس الباخرة بتغير المسار أثناء وجود القبطان نائمًا في كابينته الخاصة.. ولم يتسع الوقت بعد ذلك للرجوع مرة أخرى للمسار المحدد. وهناك أيضًا من يقول: إن الخطأ الأساسى يقع على عاتق الشركة مالكة الباخرة، حيث كانت الباخرة (سما تورز للملاحة) غير مؤهلة للعمل بعد أن تجاوزت فترة الصلاحية وهى لا تزيد عن 15 سنة.

عمليات الإغاثة:

وكان المنظر ساعة وقوع الكارثة يرثى له. فالكثيرون غرقوا في الحال.. وآخرون ماتوا بصدمة عصبية بمجرد ملامسة أجسادهم للمياه الباردة في تلك الليلة العاصفة.. وآخرون ظلوا لساعات متشبثين بأطواق النجاة التى ألقى بها إليهم طاقم العبارة.. وآخرون ماتوا بعد أن صاروا طعامًا للحيتان المنتشرة في البحر الأحمر وأسماك البراكودا التى لا ترحم.. والبعض استطاع أن يتخذ له مكانًا بقوارب النجاة المحدودة والتى لم تكف إلّا لعدد بسيط من الضحايا.. والقليل استطاع أن يسبح الستة أميال المتبقية على شاطئ سفاجا وينجو بحياته.

ومن المواقف الغريبة التى ذكرت.. أن أبًا وابنته ظلا يحاولان السباحة في الماء جاهدين للوصول إلى قارب النجاة.. ثم هاجمهم دولفين متوحش فافترس الابنة ودفع الأب إلى قارب النجاة لينجو بحياته!!.

أما طاقم الباخرة فكان دوره محدودًا بعد تعرض الباخرة للغرق.. فظل القبطان يحاول جاهدًا أن ينحرف بالباخرة وظل في غرفة القيادة حتى مات غرقًا.

أما باقى الأفراد فلم يسعفهم الوقت لإعداد قوارب النجاة واكتفوا بإلقاء بعض أطواق النجاة للضحايا. ومن الأمور التى ذكرت حول ذلك الحادث والتى يجوز أنها مجرد مبالغات أنه عندما لجأ أفراد الطاقم إلى تنبيه الركاب إلى الخطر فوجئوا بأن أجراس الإنذار كانت متوقفة عن العمل!!.. وعندما لجأوا إلى قوارب النجاة وجدوا صعوبة في إعدادها لأعطال أخرى.

أما نداء الإغاثة التى بعثت به الباخرة المنكوبة فلم يجد ردًّا سريعًا - كما ذكر البعض - إذ وصلت قوات الإغاثة المنطقة نحو الفجر.. أي بعد عدة ساعات من وقوع الكارثة!!.

من المسئول عن كارثة الباخرة؟

ونستخلص من هذا الحادث أكثر من خطأ كان لا يجب أن يقع بأى حال من الأحوال..

أولها: انحراف القبطان بالباخرة عن المسار المحدد (بناء على ماذكر البعض) بغرض اختصار الوقت بالإضافة إلى اجتيازه السرعة المحددة للملاحة في منطقة الحادث.

وثانيًا: عدم صلاحية الباخرة أصلًا للملاحة بناء على ماذكره البعض من تجاوزها فترة الصلاحية المقررة، بالإضافة إلى الإهمال الواضح في صيانة السفينة، فذُكِركذلك أن الشركة المالكة لم تلتزم بإجراء الفحوصات الدورية التى تجرى على السفن لتأمينها للملاحة.

وذلك بالإضافة إلى عدم وجود قوارب نجاة كافية لكل الركاب، مما ساعد بلاشك على زيادة عدد الضحايا.

وثالثًا: هو تأخر وصول فرق الإغاثة إلى منطقة الحادث - بناء على ماذكر البعض.. وفي أسوأ الظروف كان من الممكن تكليف الصيادين بتولى أمر إنقاذ الضحايا بقواربهم لحين وصول فرق الإغاثة.. لكن ذلك لم يحدث!!.

والسؤال الآن.. هل تمّ الاستفادة من هذه الأخطاء لتجنب وقوع أي كوارث أخرى والتصدى لها في الحال؟!..

ذلك ما سوف يجيب عنه بأمانة مستقبل الملاحة من بعد ذلك الحادث..