

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١ يناير ٢٠٠٦

١٥ مليون جنيه خسائر لنش سفاجا المحترق

البحر الأحمر - من عرفات على:

كشفت التحقيقات في حادث احتراق اللنش السياحي الذي وقع أمس الاول قبالة مدينة سفاجا بمحافظة البحر الأحمر عن ان قيمة اللنش تصل لنحو ١٥ مليون جنيه حيث يصل طوله لنحو ٤٧ مترا ومكون من اربعة طوابق ومجهز تماما لرحلات السفاري البحرية واكدت التحقيقات التي أجراها صلاح شاهد

وكيل نيابة سفاجا تحت إشراف أشرف جابر مدير النيابة ان اللنش احترق تماما مما تسبب في غرقه علي بعد ٣٠ مترا داخل مياه البحر أمام مارينا شركة الألومنيوم وتشير التقارير الحالية إلى ان انفجار اللنش وغرقه نتج عن اشتعال حريق به وانتقاله الي المكان الخاص بأنابيب الأوكسجين المعدة لرحلات الغطس وامرت النيابة بانتداب خبير المعمل الجنائي لمعاينة الحادث وطلب تحريات المباحث.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ١ يناير ٢٠٠٦

غرق سفينة لنقل الوقود بالبحر الأحمر

السويس - من عمرو غنيمه:

تسبب حريق نشب صباح أمس على ظهر سفينة لنقل الوقود بميناء الزيتية بالبحر الأحمر في غرق السفينة وإصابة عامل بحروق، وتمكنت وحدات الإنقاذ بهيئة موانئ البحر الأحمر وقوات الإطفاء التابعة لشركة النصر للبتترول من السيطرة على النيران لمنع امتدادها الى السفن الأخرى وقدرت الخسائر الأولية بخمسين ألف جنيه. وكان الحريق قد اندلع في السادسة من صباح أمس في السفينة «نورهان» وبإخطار اللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر

أصدر تعليماته بتحريك سفن الغاز الراسية في الميناء خشية امتداد النيران اليها وتم الدفع بثلاث قاطرات للإنقاذ تحت إشراف الربان محمد سرى كبير المرشدين في محاولة للسيطرة على الحريق، لكن وقع انفجار على سطح السفينة تسبب في غرقها، وقامت قوات الدفاع المدنى بمحاصرة النيران قبل أن تمتد الى السفينة المجاورة للسفينة المحترقة وتبين من التحقيقات أن ماسا كهربائيا تسبب في نشوب الحريق في السفينة.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٢ يناير ٢٠٠٦

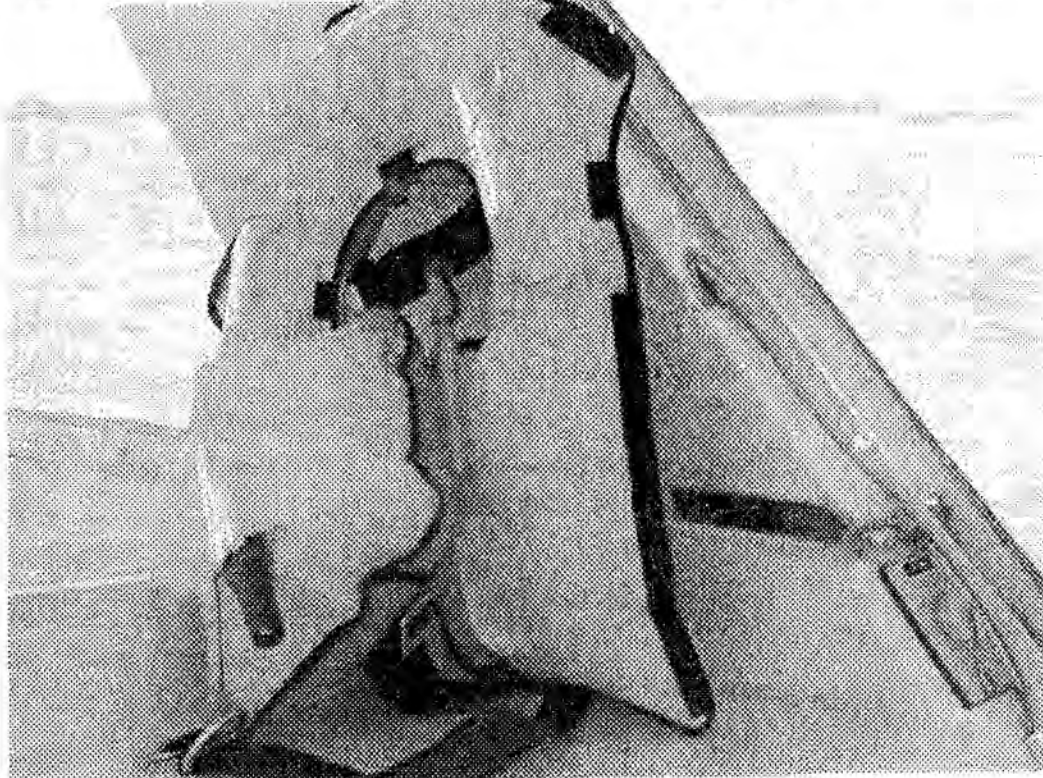
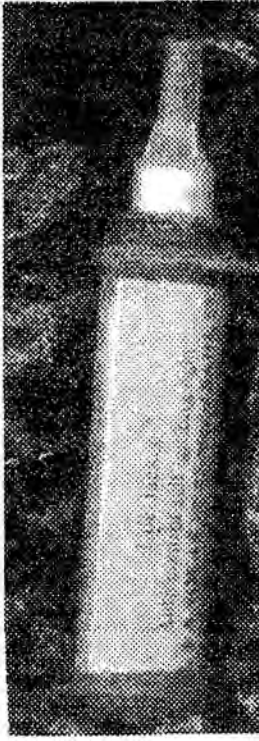
في حادثي «شحوط» لنش واحترق آخر نجاة ١٠ سائحين ألمان و ٣ مصريين بالبحر الأحمر الغردقة - من عرفات على:

نجا ١٠ سائحين ألمان و ٣ مصريين من الفرق بمياه البحر الأحمر عندما شحط بهم لنش سياحي كان يقلهم في رحلة بحرية أمام مدينة الغردقة ، في الوقت نفسه احترق لنش سياحي آخر اثناء رسوه امام مدينة سفاجا ولم تحدث اى خسائر بشرية. وكان ابو بكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر قد تلقى اخطارا بشحوط لنش بمنطقة الشعاب المرجانية امام خليج مكاوى جنوب مدينة الغردقة وكان على متنه ١٠ سائحين ألمان اثناء قيامه برحلة بحرية ، وتمكن لنش آخر كان قريبا من موقع الحادث من انقاذ السائحين والمصريين ونقلهم الى الشاطئ دون اصابة. وقرر المحافظ تشكيل لجنة من الادارة العامة للبيئة والمحميات وجميعية الغوص والانشطة البحرية لمعرفة سبب الحادث. وكذلك فيما يتعلق بالنش المحترق.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢ يناير ٢٠٠٦

كشاف مصري للإنقاذ في حوادث السفن والطائرات



محمود القنواطي

إن أصعب الأخطار التي يواجهها الإنسان في حياته هي الحريق أو الغرق وحيث أن البشرية تفقد الكثير من الأرواح أثناء الانقاذ الليلي في حالات

حوادث غرق السفن وسقوط الطائرات في الماء، وذلك بسبب شدة الظلمة الليلية في أماكن الحوادث البحرية مما يحول ويتعذر على فرق الإنقاذ في العثور والتعامل المباشر مع الغرقى، وقد ألزمت وأجبرت المعاهدة الدولية SOLAS المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية منذ عام ١٩٧٤ بتزويد كل

سفينة نجاة على متن السفن والطائرات بلمبة قدرة إنارتها ٧٥٪ من الشمعة وبطاقة تكفيها لمدة ٨ ساعات، وهي متوسط طول الليل على مستوى العالم، وتبارت الشركات العالمية العملاقة في مجال الإنارة الإلكترونية في إنتاج هذه المنظومة من الأضاءة البحرية وأسفر هذا الجهد والتنافس العالمي إلى إنتاج نوعين من هذه الإنارة البحرية



الربان محمد سهل

مادة الألكترونيات و زيادة كفاءة
من هذا العلم حتى هداني الله الى
إختراع منظومة إضاءة تعمل
أوتوماتيكيا دون التدخل من أى
شخص لمجرد الجمع بين الظلام و المياه
فهى ذات بطارية جافة وليست بطارية كيميائية كما
أنها مبرمجة حيث تضىء و تنطفئ بمعدل من ٥٠
الى ٧٠ ومضة فى الدقيقة لشدة الانتباه أثناء الليالى
القمرية أو أوقات الغروب قبل الظلمة التامة وبذلك
يمكن بكل سهولة العثور على مكان الغرقى فى يسر
وسهولة لفرق الأنقاذ، وتم اختبار هذه المنظومة عن
طريق لجنة مكونة من وزارة النقل البحرى
والأكاديمية العربية للنقل البحرى و تم الأشادة
بالمنظومة كتابيا وإجازة استخدامها، وتم الفحص
الفنى وتحديد فترة الصلاحية بكلية الهندسة جامعة
الأسكندرية و أشادت اللجنة المكونة من أساتذة كلية
الهندسة بالمنظومة ومميزاتها، كما تم الفحص
بأكاديمية البحث العلمى حتى حصل على براء
الأختراع رقم ٢٠٠٣٠٤٠٤٠٨ وأيضا تم
حمايتها وفحصها دوليا بسويسرا وتم
النشر الدولى عن طريق مكتب سويسرا
للنشر . وبمشيئة الله سيتم
التصنيع والإنتاج خلال فترة
قصيرة إما عن طريق مكتب براءة
الأختراع أو عن طريق بعض الشركات
بالصين.

النوع الأول ذو بطارية كيميائية
تتفاعل مع المياه فتعطى الطاقة الكافية للإنارة
لمدة ٨ ساعات، و عيوب هذه المنظومة أنه عند
وقوع الحادثة نهارا سرعان ما تتفاعل
البطارية مع المياه و تفرغ كل أو جزء من
طاقتها نهارا وعندما مجئ الليل لاتجد طاقة
للإنارة، و تنطفئ، ويتعذر على فرق الإنقاذ

العثور على الغرقى.

أما النوع الثانى يعمل ببطارية
جافة مغلقة، ويتم التحكم فى
الإضاءة يدويا فيمكن إضاءة
اللمبة نهارا و عند حلول الظلام
يقوم بإضاءتها الغريق بيده، وهذا النوع هو الأكثر
انتشارا حتى هذا الوقت، و عيوب هذه المنظومة أن
معظم الغرقى يعانون هysteria الغرق من هول
الحادث وبرودة المياه وارتفاع الأمواج و سرعة
الرياح فلا يتذكر كيفية إدارة المفتاح بيده، وفى حالة
الأصابة فى ذراعيه أو قد يكون طفلا صغيرا ، لذلك
تفقد البشرية حسب الإحصائيات
العالمية العديد من الأرواح أثناء
الأنقاذ الليلى و يقول الريان المصري
محمد سهل أحمد مصطفى إن
قدرى أن أعمل فى فرق الأنقاذ
البحرى و أرى هذه المأساه عن كثب
مما دفعنى إلى تنمية ما درسته فى

المصدر: الوفد

التاريخ: ٣ فبراير ٢٠٠٦

الجسر هو الحل

تحجيماً وتلجيماً لكل هذا وذلك واجتثاثاً لجذور الفساد من هنا وهناك ومن أجل مصلحة البلاد وحماية العباد يطل علينا برأسه مشروع الجسر البحري وهذا هو بيت القصيد في مقالنا والذي تمخضت عنه القمة المصرية السعودية، التي عقدت بالرياض عام ١٩٨٨ برعاية الرئيس مبارك والمملك فهد، وذلك لربط البلدين بجسر بحري يشيد فوق البحر الأحمر من رأس نصراني بمصر إلى رأس حميد بالسعودية مروراً بجزيرة تيران البحرية وبمسافة طولية قدرها ٢٣ كم وبزمن عبور لا يتجاوز ٣٠ دقيقة محققاً بذلك ربطاً جغرافياً استراتيجياً حيوياً وزمنياً قياسياً يعز على العبارات تحقيقه والتي لا تتعامل في مسيرتها زمنياً إلا بلغة الأيام ناهيك عما تكنه تلك الأيام في جعبتها من أحداث جسام رصدتها وسائل الإعلام بمرور السنين والأعوام وهزت الرأي العام، ولكنها مرت مزور الكرام، خاصة لرائري البيت الحرام وكلها مسجلة رسمياً وملاحياً باسم عبارات السلام، ولأهمية هذا الجسر الاقتصادية والتجارية والسياحية والاجتماعية والأمنية قامت اللجنة المصرية السعودية المنعقدة بالقاهرة في ٢٠٠٥/٣/٣٠ بوضعه على قائمة جدول أعمالها.

فيا سيدي ونحن اليوم أمام تداعيات تداعت علينا وتستدعي خروج هذا المشروع الحيوي من بؤرة الجمود إلى دائرة الوجود، خاصة ونحن في عصر اخترقت فيه تكنولوجيا تشييد الكبارى والأنفاق والجسور مجال المحيطات والخلجان والبحور فها هو جسر الملك فهد بين السعودية والبحرين وبمسافة قدرها ٢٥ كم، وذلك بين قطر والبحرين وبمسافة قدرها ٤٢ كم وكلاهما علي الخليج العربي.

عميد مهندس متقاعد
محمد محمود سلامة

كارثة قومية بحرية سربلت البلاد والعباد بسرابيل الحزن والحداد.. نسجت خيوطها ورسمت خطوطها عبارة أو «خرارة» - على حد قول أستاذنا الأستاذ الأبنودي - مصرية الهوى بنمية الهوية بلغت من العمر عتياً مرفوعة من الخدمة الملاحية في المياه الأوروبية استمدت شرعيتها الملاحية من الشرعية البنمية والتي لا تؤمن بالأعمار الفنية الافتراضية طالما أن هناك في العمر بقية ضاربة عرض الحائط بمحاذير قوانين الملاحة المصرية وعلى مشهد ومسمع من الكوادر البحرية المعنية والرابضة في الموانئ المصرية! واستقت موازين الأمن والأمان والسلامة البحرية من هيئة رينا الإيطالية والمرفوعة أيضاً من المصادقية والموضوعة حالياً خلف أسوار الإدانة في المحافل الدولية! وتحت مظلة من الحصانة البرلمانية وشبكة عنكبوتية متشابكة من العلاقات الشخصية الجانبية والأفقية والرأسية أصبح البحر الأحمر بكل خطوطه الملاحية العرضية منها والطولية حكراً ومرتعاً لجميع عبارات شركة السلام البحرية بكل ما يرتع فيها من مثالب أمنية وسلبيات فنية أتت على البلاد والعباد فسلبت أرواحهم ويتمت أولادهم ورملت نساءهم ودمرت ممتلكاتهم ومزقت شملهم! وهذا وذلك ما دفع السلطات السعودية مشكورة وبعد كارثة «السلام ٩٨» بأيام إلى عدم تسكين العبارة «السلام ٩٤» بضحايا جدد من ميناء ضبا وإبحارها منه وهي خاوية الوفاض.

فيا سيدي إذا كانت الباخرة البريطانية تيتانك قد هوت إلى قاع المحيط لارتطامها بأحد جبال الجليد الطافية فإن «الخرارة ٩٨» قد ابتلعها البحر الأحمر بعد ارتطامها بسلسلة من الجبال الطافية العاتية والرأسية بكل مفردات الفساد من تدليس وتكذيب وتضليل وإهمال عز على العبارة اختراقها لتحصينات ظاهرة وباطنة تحصنت بها فاحترقت وهوت وخربت وجرت معها إلى القاع ألفاً من أهلها.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

مالك العبارة المنكوبة:

السفينة مؤمن عليها والحادث وقع في ظروف غامضة

انتشال ١٨ جثة وانقاذ ٢٢ راكبا
وان الطائرات والوحدات البحرية
تعمل وفق منظومة واحدة.

وكان رئيس هيئة موانئ البحر
الأحمر قد طلب من غرفة العمليات الاتصال
بالسفن العابرة بالمنطقة والشركات الملاحية
لانتشال أى ناجين.

وتشير التكهّنات الأولية الى ان الطقس السيئ
هو عامل مساعد لوقوع الحادث مع وجود عطل

فنى مفاجئ بالماكينات قد يكون أدى الى انحرافها
وغرقها فى الحال دون ان يتمكن ربانها من اصدار
اشارات استغاثة.

ونفى عمرو ممدوح إسماعيل نائب رئيس الشركة
المالكة للعبارة ما تردد عن وجود مفاوضات لبيع
العبارة ليلة الحادث مع إحدى الشركات السعودية.
ومن جهة أخرى طلب محافظ السويس سيف
جلال من الدكتور صلاح كحلة وكيل وزارة
الصحة والدكتور حازم شوقي مدير مرفق
الاسعاف ارسال عشر سيارات اسعاف الى
سفاجا وعلان حالة الطوارئ بمستشفيات
السويس وتأهب طاقم الأطباء للسفر الى
سفاجا فى حالة الحاجة للمعاونة مع وضع
كافة خدمات المحافظة تحت تصرف محافظة
البحر الأحمر.

وعلى جانب آخر أكد خبراء قطاع النقل البحرى
ان السفينة لاينطبق عليها قرار تحديد عمر سفينة
الركاب بـ ٢٥ عاما لأن السفينة ترفع علما أجنبيا.

أكد المهندس ممدوح إسماعيل رئيس شركة
السلام للنقل البحرى مالكة أن العبارة السلام ٩٨
المنكوبة (بوكاشيو) أن العبارة مؤمن عليها
بالأسواق العالمية وان الحادث وقع فى ظروف
غامضة ولم يحدث لها أى
مشاكل فنية قبل هذه الرحلة.
وقال انها كانت تقل ١٤١٥
راكبا منهم ١٢٩٨ مصرياً وكان
يقود طاقم السفينة المكون من
٩٦ فردا الربان سيد عمر.

وأشار ممدوح اسماعيل الى
ان السفينة تم بناؤها عام
١٩٧١ وتم تجديدها عام ١٩٩٩
وأنها كانت تقل ٢٢ سيارة وأن طاقم مكتب الشركة
بسفاجا لاحظ تأخر وصول السفينة الى الميناء مما
دفعهم لاجراء اتصالات سريعة مع المسؤولين
وادارة الميناء لكنهم فوجئوا بانقطاع الاتصال
بالعبارة.

من جهة أخرى صرح اللواء محفوظ طه رئيس
هيئة موانئ البحر الأحمر بأنه تم تشكيل غرفة
عمليات بقيادته وأن المهندس محمد منصور وزير
النقل سيقود غرفة العمليات من ميناء سفاجا التى
وصل اليها بعد ظهر أمس وأن
قوات الانقاذ أعدت غرفة عمليات
مركزية لحصر الضحايا وتقديم
إسعافات أولية للناجين، موضحا
ان المعلومات المبدئية أشارت الى

متابعة :

سحر زهران
مصطفى المليجي
نادر طمان

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

وزير الصحة: إسعاف طائر لميناء سفاجا

كتبت - سهير هدايت:

أمر الدكتور حاتم الجبلى وزير الصحة بتوجيه طائرة إسعاف على متنها فريق طبي متخصص من أساتذة الجامعات والاستشاريين إلى ميناء سفاجا فور وقوع الحادث ولاتزال غرفة عمليات الطوارئ بالوزارة تتابع الحادث أولا بأول لاتخاذ الاجراءات اللازمة طبقا لما يرد من معلومات.

وتم تجنيد كل سيارات الاسعاف والأطقم الطبية بمحافظة البحر الأحمر لمواجهة الحادث مع الاستعانة بسيارات الاسعاف والأطقم الطبية من المحافظات المحيطة فى منظومة واحدة للتعامل مع المصابين بسرعة وكفاءة.

مصر للطيران تنقل أهالى الضحايا

كتب - هشام الشامى وهشام عبدالعزيز

غادرت مطار القاهرة فى العاشرة والنصف مساء أمس طائرة تابعة لمصر للطيران على متنها ٢٦٥ راكبا بينهم ١٥٢ من أهالى ضحايا العبارة المنكوبة. وصرح المهندس عاطف عبدالحميد رئيس شركة مصر للطيران، بأنه تقرر تخصيص ثلاث رحلات إلى الغردقة لنقل أهالى الضحايا وتقلع الرحلة الأولى وعلى متنها ١٤٥ راكبا. وكان الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى قد أصدر قرارا بتخفيض سعر تذكرة الطيران إلى ٥٠٪ لمساعدة أسر الضحايا. ومن ناحية أخرى أكد أهالى الضحايا أن الأسعار الخاصة التى قررتتها شركة مصر للطيران ساعدت فى الوصول إلى الغردقة والتوجه إلى سفاجا للتعرف على ذويهم من ضحايا الحادث.

ونفى مصدر مسئول بشركة مصر للطيران ما تردد بشأن تخصيص رحلات مجانية لأسر الضحايا، مشيرا إلى أن التخفيضات سوف تصل إلى ٦٠٪ من قيمة التذكرة تقديرا للظروف التى يمر بها أهالى الضحايا

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

مجموعتنا عمل للمنظمات المدنية لتقصي الحقائق ومساعدة أسر الضحايا

كتب - عماد حجاب:

قرر عدد من منظمات المجتمع المدني وحقوق الانسان تشكيل مجموعتي عمل للسفر إلى موقع الحادث لتقديم المساعدات القانونية والإدارية والخدمية لأسر ضحايا العبارة المصرية «السلام ٩٨» الذين بدأوا في التوافد إلى ميناء سفاجا للحفاظ على حقوقهم، ولتقصي الحقائق وإعداد تقارير ميدانية عن الأسباب الحقيقية لغرق الباخرة وطريقة تصرف السلطات المصرية والسعودية في الحادث وانتشال الضحايا في عرض البحر بعد تكرار هذه الحوادث خلال السنوات الماضية واقترابها من حد الظاهرة. وأعربت المنظمات عن شكوكها في عدم قيام الشركة المصرية المالكة للعبارة بالصيانة الدورية واحتمال وجود عيوب فنية بها وتراخي وزارة النقل عن المراجعات الفنية لتلك السفن عند تجديد تراخيصها في مواسم الحج والعمرة. واتهمت المنظمات شركات الملاحة

بنشر بيانات وأخبار غير صحيحة بالصحف قبل هذه المواسم عن انتهاءها من أعمال الصيانة لطمأنة المواطنين. وأكدت المنظمات وجود تهاون شديد في التزام الشركات المالكة للعبارات وشركات السياحة المنظمة للرحلات عليها بالحمولات المقررة في أوراقها الرسمية واعداد الركاب مما يعرض المسافرين عليها للمخاطر كل موسم وعدم الحصول على حقوقهم المدونة على هذه التذاكر واضطرار بعضهم للنوم على أسطحها بسبب استيلاء بعض الركاب على أماكنهم مما يؤدي للازدحام على الأسطح دون تحرك كاف من الشركة المنظمة للرحلات مع ضعف الخدمات المقدمة بها وسوء الرعاية الصحية والعيشية فضلا عن وجود مشكلات في السفر والعودة عند دخول الميناءين المصري والسعودي ونقص الارشاد في عرض البحر قبل دخول المياه الإقليمية.

الحادث الثالث بعد «السلام ٩٠» و«السلام ٩٥»

كتب - ناجي الجرجاوى:

من أصعب الأخطار التى قد يواجهها الانسان فى حياته حوادث الغرق والحريق، وحوادث غرق السفن والعبارات فى المياه أكثرها مأساوية ولنا ان نتخيل حالة الرعب والفزع التى تتملك الجميع لحظة غرق عبارتهم خوفا على فقد الحياة الغالية .. وحادث غرق العبارة «السلام ٩٨» الذى وقع فجر أمس وعلى متنها ١٤١٥ شخصا بينهم طاقم العبارة أعاد إلى الذاكرة الحوادث والكوارث المأساوية التى حدثت فى «سالم اكسبريس» فى ٢٢ ديسمبر ١٩٩١ والتى كانت محصلتها عشرات الضحايا من المصريين ومن بعدها حادث العبارة «القمرالسعودى» فى شهر اغسطس ١٩٩٤ وحادث العبارة «سالم» فى اغسطس ٩٤ ايضا إلا ان حادث غرق العبارة السلام ٩٨ فجر امس فى مياه البحر الأحمر بعد

خروجها من ميناء ضبا السعودى فى طريقها إلى ميناء سفاجا المصرى وهى تحمل ١٤١٥ شخصا هو حلقة جديدة من مسلسل غرق السفن والعبارات فى مياه البحر الأحمر وبخاصة سفن وعبارات «السلام» حيث شهدت العديد من الحوادث المأساوية خلال السنوات القليلة الماضية، بدأت عام ٢٠٠٢ بحادث احتراق وغرق العبارة السلام ٩٥ التى كان على متنها ١٠١٧

شخصا بالاضافة الى عدد ٦٠ سيارة و٦ تریلات ثقيلة كانت على تلك الرحلة المشئومة نفسها والتى قطعتها من ميناء ضبا السعودى فى طريقها الى ميناء سفاجا المصرى وتدخلت العناية الالهية فى انقاذ ٩٢٣ راكبا من الموت المحقق وتم نقلهم على متن العبارة «السلام ٩٨» . وقد أكدت التحقيقات أن اشتعال النيران بدأ فى المكان المخصص لأمثلة الركاب وامتدت إلى

المكان المخصص للسيارات حيث كانت العبارة تحمل ٦٠ سيارة جميعها مملوءة بالبنزين بما يخالف الاعراف البحرية بالاضافة الى انفجار أنبوبة بوتاجاز كانت موجودة داخل احدى الشاحنات.

وقد تدخلت العناية إلهية قبل ذلك فى انقاذ ١١٨٠ معتمرا من الموت المحقق عندما اصطدمت العبارة السلام ٩٠ يوم ٧ أكتوبر ٢٠٠١ بسفينة بضائع فى أثناء ابحارها من السويس الى جدة وشاء القدر ان تتعلق العبارة المنكوبة بجسم سفينة الشحن القبرصية ليتم انتشار الركاب قبل غرقها وقد أكدت التحقيقات ان العبارة المنكوبة ليست مصرية وانما تابعة لشركة بنمية وارجعت التحقيقات سبب وقوع الحادث لاتخاذ الربان العديد من القرارات الخاطئة والمخالفة للقواعد الدولية وقد راح ضحية الحادث ٤ معتمرين وأصيب ٨٨ آخرون.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

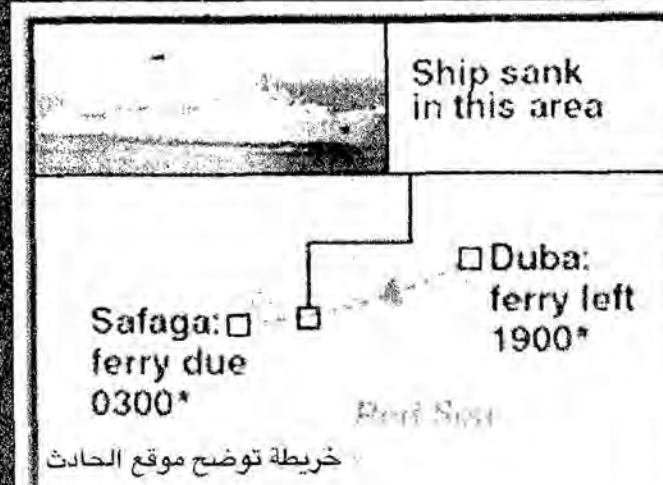


إعداد قرية الحجاج بسفاجا لاستقبال الناجين وأسر الضحايا

أصدر السيد حبيب العادلي وزير الداخلية توجيهاته إلى اللواء محمد زكي مدير مصلحة أمن الموانئ بإعلان حالة الطوارئ بين القوات العاملة بمنطقة الحادث. وصرح اللواء محمد زكي بأنه تم إعداد قرية الحجاج بمدينة سفاجا لاستقبال الناجين وأسر الضحايا، كما أن شركة السلام مالكة العبارة أقامت مركزاً للمعلومات بسفاجا للرد على أي تساؤلات. كما سيتم فتح القاعدة البحرية بالمنطقة لنقل مجموعات العمل من أجهزة الأمن لمتابعة تطورات الحادث.



أجهزة الإنقاذ تستعد للإبحار نحو مكان الحادث



المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

ضمن الناجين، وتمكين أسرهم من إستلام الجثث والأطمئنان على ذويهم من المصابين .

كما فرضت مديرية أمن البحر الأحمر إجراءات أمنية مشددة حول ميناء سفاجا لتنظيم استقبال أسر الضحايا والاعلاميين الذين بدأوا فى التوافد على الميناء.

غرفة عمليات لتابعة الحادث

والتعرف على جثث الضحايا

أعدت وزارة الداخلية غرفة عمليات من الأجهزة المعنية بالوزارة لتحديد أسماء المصريين الذين كانوا على متن العبارة وإبلاغ أسرهم بها وتحديد ما إذا كانوا متوفين أو من

تنظيم رحلة عاجلة لانقاذ الناجين من العبارة «السلام» ٩٨.

توجه المتطوعون على متن إحدى العبارات السريعة القادرة على استيعاب ٤٠٠ راكب، وهى واحدة من ٣ عبارات سريعة موجودة بمصر، تستطيع بلوغ الساحل السعودى فى ٣ ساعات فقط.

متطوعون من الجمعيات

الأهلية ومراكز الغوص

لإنقاذ الناجين

شارك متطوعون من مراكز الغوص والجمعيات الأهلية مع مستطوعين من إدارة المحميات بالبحر الأحمر فى

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

مطلوب وقفة شاملة لمواجهة الكارثة

قلوبنا مع أسر ضحايا العبارة «السلام ٩٨» التي غرقت أمس في مياه البحر الأحمر على مسافة ٥٧ ميلا من سفاجا أثناء رحلتها من ميناء «ضبا» السعودى الى ميناء سفاجا المصرى. وقبل الحديث عن التحقيق فى الملابس التى أدت الى وقوع الكارثة المروعة، فانه من الضرورى توجيه كل الامكانيات المتاحة والاستعانة بالسفن الموجودة فى البحر الأحمر لانقاذ الركاب الاحياء وانتشال الضحايا بأسرع وقت ممكن. ومن المهم أيضا توفير كافة السبل لأسر الضحايا وأقاربهم الذين سيتوجهون أو توجهوا بالفعل الى ميناء سفاجا لمعرفة مصير ذويهم فالحدث جلل والمصيبة كبيرة ولا بد أن تبذل كافة الجهات كل ما تستطيع للتخفيف عن آثار الكارثة.

ويأتى بعد ذلك التحقيق فى ملابس الغرق والتى يجب ان تتسم بالعقلانية والهدوء والشمولية حتى يمكن أن نعرف أولا الاسباب الحقيقية للحادث ويتم معاقبة المخطئ أو المهمل إن وجد ، وثانيا يتم اتخاذ الاجراءات الكفيلة بعدم تكرار مثل هذه الحوادث المروعة فى المستقبل.

ان كوارث غرق السفن تحدث فى كل مكان فهناك أسباب خارجية عن ارادة البشر تؤدى الى مثل هذه الكوارث أما أن يثبت أن أسباب الغرق ناجمة عن أخطاء بشرية هائلة تتمثل فى اهمال الصيانة وعدم توافر معايير الامن والسلامة، وللأسف فان هذه الأسباب كثيرا ما تكرر مع غرق السفن المصرية، والأمير ليس استباقا لنتائج التحقيقات أو قفزا للمجهول بدون معلومات لكنه دعوة من أجل اجراء تحقيق شامل وموسع ومستقل يتبع وبالتفصيل الأسباب الحقيقية للحادث ويغوص فى الأعماق فى محاولة لكشف أسرار وقوع مثل هذه الكوارث بشكل متكرر، ويجب ألا نستعجل النتائج فالهدف ليس معاقبة هذا الشخص أو ذاك وان كان ذلك ضروريا لكنه يتمثل فى التوصل الى الاسباب الحقيقية لهذه الكوارث والعمل على الحيلولة دون وقوعها فى المستقبل.

ان الإهمال أصبح سمة من سمات الحياة فى مصر وقد تعايش الناس أو هم يحاولون التعايش معه لكن عندما يتحول الإهمال، فى حالة ثبوته الى قاتل لمئات المصريين الابرياء فى عرض البحر، فان المطلوب وقفة شاملة وصريحة لمواجهة الخطر الذى يهدد مصر بأكملها.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

العبارة عمرها ٣٥ عاما

يبلغ عمر العبارة الغارقة نحو ٣٥ عاما فما هي منشأة عام ١٩٧١ وأسمها الحقيقي «السلام بوكاسيو ٩٨» وتشرف عليها هيئة إيطالية تدعى «رينا» ومملوكة للمهندس ممدوح اسماعيل صاحب شركة السلام، ويبلغ طولها ١٣١ مترا وحمولتها ١١ ألفا و ٧٠٠ طن، وتحمل شهادة صلاحية سليمة لنقل الركاب، كما توجد لها شهادة تأمين على الركاب صالحة لمدة عام، وقد تمت آخر معاينة للسفينة في ٢١ يناير، من هذا العام بواسطة هيئة السلامة البحرية. كما تبين من السجلات أيضا أن السفينة تحركت من ميناء السويس بعد الفحص الفني يقودها القبطان صلاح راشد، وهي أول رحلة لها من ميناء سفاجا الى ضباب بالأراضي السعودية والعودة بركاب مصريين.

مدير محميات البحر الأحمر: الشعاب المرجانية بريئة من الحادث

هل كانت الشعاب المرجانية مسئولة عن حادث العبارة «السلام ٩٨»؟ هذا السؤال تردد عقب حادث غرق العبارة، والإجابة على لسان الدكتور أيمن عفيفي مدير محميات البحر الأحمر الذي أكد أن المنطقة التي غرقت بها العبارة خالية من الشعاب، ومن ثم فإن احتمالات اصطدام العبارة بشعاب مرجانية معدومة.

ويقول ان الشعاب المرجانية بالمنطقة توجد فقط حول الساحل والميناء وتخف تدريجيا بالابتعاد عن الساحل، مشيرا إلى أن هذه الشعاب كانت مسئولة عن غرق السفينة سالم اكسبريس عند محاولتها دخول الميناء، فاصطدمت بها. وأكد الدكتور أيمن أنه توجد خريطة للشعاب المرجانية يستعان بها عند تحديد المسارات البحرية للسفن، ويعمل بها على مدى العام.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

السلطات السعودية بميناء ضبا:

حمولة العبارة لم تتجاوز الحد المسموح

جدة من - حسن عاشور وجميل عفيفي:

أبحار العبارة. وأكد المصدر أنه فور انقطاع الاتصال مع العبارة قامت قوات حرس الحدود السعودية بتمشيط جميع المواقع دون جدوى، مشيراً إلى أن السلطات السعودية تأكدت من إجراءات الأمن والسلامة للعبارة قبل إبحارها. ومن جهته أشار الوكيل السعودي للعبارة إلى أن غرق العبارة يرجع إما بسبب الرياح النشطة أو عطل في محركات العبارة.

أعلن مصدر مسئول بميناء ضبا السعودي أن العبارة (السلام ٩٨) أبحرت من الميناء في الساعة السابعة من مساء الخميس متجهة إلى ميناء سفاجا، وأن حمولتها لم تكن زائدة عن الحد المسموح به بل هي متوسطة، حيث أن حمولتها القصوى ٢٥٠٠ راكب بالإضافة إلى أن الرياح في وقت إبحارها كانت ١٢ ميلاً وهي سرعة لا تؤثر على

التيارات البحرية تدفع الجثث نحو السعودية

كتب - حسن فتحى :

حذر خبراء البحار من أن التيارات البحرية العميقة ستحمل بعض الجثث باتجاه الحدود السعودية، ثم تدفعها الرياح مرة أخرى نحو الحدود المصرية. ويؤكد الدكتور صلاح غريب الإترى استاذ علوم البحار في كلية العلوم جامعة قناة السويس أن هذه المنطقة التي غرقت فيها العبارة تكثر فيها أسماك القرش، والتي سوف تلتهم بعض الركاب وكذلك أسماك الباركوذا المفترسة حيث إنها عندما تتذوق طعم الإنسان

الأعماق الكبيرة في هذه المنطقة التي غرقت فيها العبارة، كما أن الضغط في هذه المنطقة يتراوح بين ١٥ و ٢٠ درجة وزيادة الضغط من شأنه أن يعجل بتهشيم العبارة في هذه الأعماق الكبيرة، والتيارات البحرية في هذه المنطقة تتجه نحو القاع باتجاه الحدود السعودية. وقال إن التيارات البحرية التي تشتد خاصة في فصل الشتاء في المنطقة ستحمل العديد من الجثث بعيداً عن موقع غرق السفينة، مما يستدعى ضرورة توسيع دائرة البحث عن الضحايا.

تتحول إلى أكلة للحوم البشر، ومن الممكن أن تبدأ بعد ذلك في مهاجمة البشر قرب الشواطئ مثلما حدث في ضحايا طائرة شرم الشيخ التي سقطت في يناير ٢٠٠٤، حيث التهمت أسماك القرش بعض الضحايا وهاجمت بعد ذلك إحداهما حارس أمن على الشاطئ وبيترت ساقه، لأن أسماك القرش بمجرد رؤية الدم البشري يحدث لها نوع من الثورة إلى حد أنها تفتش أى شئ حولها، ويصل الأمر إلى اتهامها لبعضها. وأضاف الدكتور صلاح الإترى أن المشكلة تكمن في

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

التجارى الدولى يفتح حسابا لضحايا الباخرة المنكوبة

قام البنك التجارى الدولى
مصر بفتح الحساب رقم
١١١١ للمتبرعين لضحايا
الباخرة المصرية، وكان البنك
أول المتبرعين وذلك تحت
رعاية وبالتعاون مع وزارة
الضمان الاجتماعى صرح
بذلك مصدر مسئول بالبنك

تأجيل الاحتفال بعيد الشرطة تضامنا مع أسس ضحايا الباخرة

تقرر تأجيل الاحتفال الرسمى بعيد
الشرطة الرابع والخمسين الذى تقيمه
وزارة الداخلية كل عام إلى أجل غير
مسمى، وذلك تضامنا مع أسر ضحايا
حادث غرق العبارة السلام ٩٨ والتى
راح ضحيتها من المصريين مايزيد
على ١٣٠٠ راكب. وكان من المقرر أن
يبدأ الاحتفال بعيد الشرطة غدا بمقر
قاعة المؤتمرات بأكاديمية الشرطة
بالعباسية إلا أن فاجعة غرق الباخرة
السلام أدت إلى إلغائه.

الرئيس يجرى اتصالاً بخادم الحرمين الشريفين لتنسيق جهود البحث والإنقاذ في الحادث، ويعزى أسر الضحايا المصريين والأجانب

كتب - عصام عبد الكريم:

أجرى الرئيس حسنى مبارك أمس اتصالات عاجلة بالعاهل السعودى خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز فى إطار جهود القيادة السياسية لمتابعة حادث العبارة «السلام ٩٨» الغارقة قبالة ميناء سفاجا بالبحر الأحمر أولاً بأول.

وعلم «الأهرام» أن الاتصالات استهدفت التنسيق بين البلدين فى جهود البحث والإنقاذ وتوفير جميع الامكانيات اللازمة.

وقد طلب الرئيس مبارك من رئيس مجلس الوزراء إجراء تحقيق عاجل فى ملابسات الحادث، وإعداد تقرير كامل عنه.

وأعرب الرئيس عن خالص تعازيه ومواساته لأسر ضحايا العبارة من المصريين والأجانب فى هذا

المصائب الأليم.

ومن ناحية أخرى، شكل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء لجنة وزارية عاجلة تعمل كغرفة عمليات لمتابعة الموقف وتطوراته فى موقع الحادث، وأعطى تعليماته لوزيرى الصحة والنقل بالتوجه فوراً إلى الموقع. كما تلقى رئيس الوزراء تقريراً عاجلاً من اللواء أبوبكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر عن جميع الاجراءات والامكانيات التى وفرتها المحافظة استعداداً لاستقبال الناجين من خلال غرفة عمليات متقدمة بميناء سفاجا.

وصرح الدكتور مجدى راضى المتحدث الرسمى لمجلس الوزراء بأن جهود البحث والإنقاذ تجرى على قدم وساق بالتنسيق بين وزارة النقل وهيئة موانى البحر الأحمر والقوات المسلحة لمحاولة انتشار الناجين والتعرف على جثث الغرقى.

سوزان مبارك تأمر بإنشاء غرفة عمليات بالهلال الأحمر لتقديم الإعانات اللازمة للناجين

أمرت السيدة سوزان مبارك قرينة السيد رئيس الجمهورية ورئيسة مجلس إدارة الهلال الأحمر المصرى بإنشاء غرفة عمليات رئيسية للمركز الرئيسى للهلال الأحمر متصلة على مدى الساعة بغرف العمليات الفرعية

وفرع الهلال الأحمر بالبحر الأحمر لتقديم جميع التسهيلات والإعانات اللازمة للناجين من كارثة العبارة المنكوبة ولأسر المتوفين فى هذا الحادث الأليم. وصرح الدكتور ممدوح جبر

الأمين العام لجمعية الهلال الأحمر المصرى بأن المركز الرئيسى سيرسل مجموعة من متطوعى شباب الهلال الأحمر لمساعدة الناجين وتقديم العون لأسر الضحايا فى هذا الحادث.

غرفة عمليات لتابعة الحادث

والتعرف على جثث الضحايا

أعدت وزارة الداخلية غرفة عمليات من الأجهزة المعنية بالوزارة لتحديد أسماء المصريين الذين كانوا على متن العبارة وإبلاغ أسرهم بها وتحديد ما إذا كانوا متوفين أو من ضمن الناجين، وتمكين أسرهم من إستلام الجثث والأطمئنان على ذويهم من المصابين .

كما فرضت مديرية أمن البحر الأحمر إجراءات أمنية مشددة حول ميناء سفاجا لتنظيم استقبال أسر الضحايا والاعلاميين الذين بدأوا فى التوافد على الميناء.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

التيارات البحرية تدفع الجثث نحو السعودية

كتب - حسن فتحى :

حذر خبراء البحار من أن التيارات البحرية العميقة ستحمل بعض الجثث باتجاه الحدود السعودية، ثم تدفعها الرياح مرة أخرى نحو الحدود المصرية. ويؤكد الدكتور صلاح غريب الإترى استاذ علوم البحار فى كلية العلوم جامعة قناة السويس أن هذه المنطقة التى غرقت فيها العبارة تكثر فيها أسماك القرش، والتى سوف تلتهم بعض الركاب وكذلك أسماك الباركودا المفترسة حيث إنها عندما تتذوق طعم الإنسان

تتحول إلى أكلة للحوم البشر، ومن الممكن أن تبدأ بعد ذلك فى مهاجمة البشر قرب الشواطئ مثلما حدث فى ضحايا طائرة شرم الشيخ التى سقطت فى يناير ٢٠٠٤، حيث التهمت أسماك القرش بعض الضحايا وهاجمت بعد ذلك إحداها حارس أمن على الشاطئ وبقرت ساقه ،

لأن أسماك القرش بمجرد رؤية الدم البشرى يحدث لها نوع من الثورة الى حد أنها تفترس أى شئ حولها، ويصل الأمر إلى التهامها لبعضها، وأضاف الدكتور صلاح الإترى أن المشكلة تكمن فى

الأعماق الكبيرة فى هذه المنطقة التى غرقت فيها العبارة، كما أن الضغط فى هذه المنطقة يتراوح بين ١٥ و ٢٠ درجة وزيادة الضغط من شأنه أن يعجل بتهشيم العبارة فى هذه الأعماق الكبيرة، والتيارات البحرية فى هذه المنطقة تتجه نحو القاع باتجاه الحدود السعودية.

وقال إن التيارات البحرية التى تشتد خاصة فى فصل الشتاء فى المنطقة ستحمل العديد من الجثث بعيدا عن موقع غرق السفينة ، مما يستدعى ضرورة توسيع دائرة البحث عن الضحايا.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

بعد الإعلان عن الكارثة:

سفاجا تشع بالسواد

أجهزة حديثة لتحديد مكان غرق العبارة

انتشرت قوارب النجاة فى مكان غرق العبارة وفرضت كردونات أمنية لتأمين أقارب الضحايا الذين هرعوا الى المدينة، بعد أن كانوا ينتظرون عودة ذويهم من السعودية. واتشحت مدينة سفاجا بالسواد وتوافد أهالى الضحايا على المدينة منذ الإعلان عن غرق العبارة.

وصرح العميد عبد الفتاح حرب مدير أمن ميناء سفاجا الدولى بأن قوارب النجاة منتشرة بمكان غرق العبارة السلام ٩٨، مشيراً الى أنه تم فرض كردونات أمنية مكثفة حول مداخل ومخارج الميناء. وأشار الى أنه تمت الاستعانة بفرق وحدات الانقاذ التابعة للقوات المسلحة ورجال الضفادع البشرية لعمل مسح مبدئى للمكان المرجح وجود العبارة به وكذلك استعمال الأجهزة التكنولوجية الحديثة التابعة للميناء لمحاولة تحديد مكان العبارة الغارقة.

كما رفعت وزارة الصحة حالة الاستنفار القصوى بمستشفيات الغردقة العام والنيل والجونة والمستشفى العسكرى والبحر الأحمر العام لاستقبال الناجين وجثث الضحايا والمصابين وتجهيز كافة الاستعدادات الطبية اللازمة لذلك واعداد غرف العمليات واستدعاء جميع الأطباء بمختلف التخصصات. من ناحية أخرى تم اعداد مقر كغرفة للعمليات واحاطة المواطنين من أهالى المفقودين بكافة المعلومات التى يتم التوصل اليها أولاً بأول، كما يتم نقل الأهالى الى غرفة العمليات على نفقة المحافظة لتوفير المساعدات لهم.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

متطوعون من الجمعيات الأهلية ومراكز الغوص لإنقاذ الناجين

شارك متطوعون من مراكز الغوص والجمعيات الأهلية مع متطوعين من إدارة المحميات بالبحر الأحمر في تنظيم رحلة عاجلة لإنقاذ الناجين من العبارة «السلام» ٩٨.

توجه المتطوعون على متن إحدى العبارات السريعة القادرة على استيعاب ٤٠٠ راكب، وهي واحدة من ٣ عبارات سريعة موجودة بمصر، تستطيع بلوغ الساحل السعودي في ٣ ساعات فقط.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

مجموعتنا عمل للمنظمات المدنية لتقصي الحقائق ومساعدة أسر الضحايا

كتب - عماد حجاب:

قرر عدد من منظمات المجتمع المدني وحقوق الانسان تشكيل مجموعتي عمل للسفر إلى موقع الحادث لتقديم المساعدات القانونية والإدارية والخدمية لأسر ضحايا العبارة المصرية «السلام ٩٨» الذين بدأوا في التوافد إلى ميناء سفاجا للحفاظ على حقوقهم، ولتقصي الحقائق وإعداد تقارير ميدانية عن الأسباب الحقيقية لغرق الباخرة وطريقة تصرف السلطات المصرية والسعودية في الحادث وانتشال الضحايا في عرض البحر بعد تكرار هذه الحوادث خلال السنوات الماضية واقتربها من حد الظاهرة. وأعربت المنظمات عن شكوكها في عدم قيام الشركة المصرية المالكة للعبارة بالصيانة الدورية واحتمال وجود عيوب فنية بها وتراخي وزارة النقل عن المراجعات الفنية لتلك السفن عند تجديد تراخيصها في مواسم الحج والعمرة. واتهمت المنظمات شركات الملاحة

بنشر بيانات وأخبار غير صحيحة بالصحف قبل هذه المواسم عن انتهاءها من أعمال الصيانة لطمأنة المواطنين. وأكدت المنظمات وجود تهاون شديد في التزام الشركات المالكة للعبارات وشركات السياحة المنظمة للرحلات عليها بالحمولات المقررة في أوراقها الرسمية واعداد الركاب مما يعرض المسافرين عليها للمخاطر كل موسم وعدم الحصول على حقوقهم المدونة على هذه التذاكر واضطرار بعضهم للنوم على أسطحها بسبب استيلاء بعض الركاب على أماكنهم مما يؤدي للازدحام على الأسطح دون تحرك كاف من الشركة المنظمة للرحلات مع ضعف الخدمات المقدمة بها وسوء الرعاية الصحية والمعيشية فضلا عن وجود مشكلات في السفر والعودة عند دخول الميناءين المصري والسعودي ونقص الارشاد في عرض البحر قبل دخول المياه الإقليمية.

المصدر: الأهرام

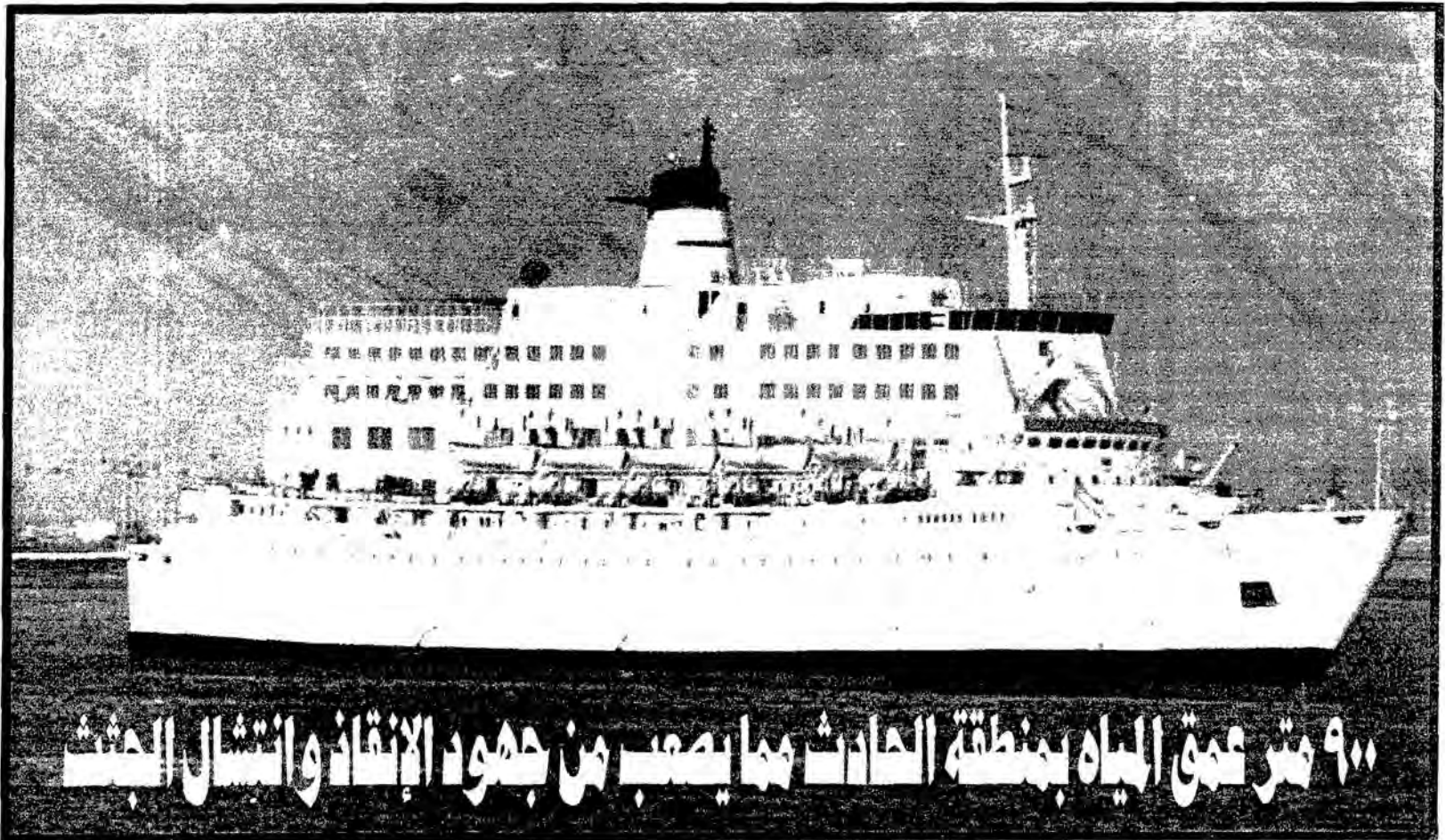
التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

نهاية مأساوية لرحلة العبارة «السلام ٩٨»

غرق العبارة وعلى متنها ١٤١٦ راكبا في رحلتها من ميناء ضبا إلى سفاجا

إنقاذ ٣١٤ راكبا وانتشال ١٨٥ جثة طافية فوق المياه

تحديد موقع غرق العبارة في عمق المياه تمهيدا للبحث عن الجثث بين حطامها



٩٠ متر عمق المياه بمنطقة الحادث مما يصعب من جهود الإنقاذ وانتشال الجثث

في كارثة إنسانية مروعة غرقت ليلة أمس الأول العبارة المصرية «السلام ٩٨» وعلى متنها ١٤١٦ راكبا، منهم ١٢٩٨ مصرياً، بمن فيهم طاقم السفينة البالغ عددهم ٩٨ كلهم من المصريين، وأغلب الركاب من العاملين المصريين في السعودية والكويت، على بعد ٩٥ كيلومترا من الساحل السعودي في رحلتها المشؤومة من ميناء ضبا السعودي قادمة إلى سفاجا، وقد هزعت أجهزة الإنقاذ من الوحدات البحرية والطائرات المروحية واللنشات إلى موقع الحادث بحثا عن الضحايا والناجين، حيث تم حتى مساء أمس العثور على ٣١٤ ناجيا وهم يصارعون الموت غرقا فوق أطواق النجاة، فضلا عن تشيبت بعضهم بقطع صغيرة من الأخشاب، وقد تم التقاط الناجين من المياه وإسعافهم فوق ظهر الوحدات البحرية المصرية المزودة باطقم طبية، في الوقت الذي تم انتشال نحو ١٨٥ جثة طافية فوق المياه بالقرب من موقع غرق العبارة المنكوبة، وما زالت أجهزة الإنقاذ تواصل جهودها المكثفة أملا في التوصل لمزيد من الأحياء وإنقاذهم. وقد صرح مصدر مسئول بموقع الحادث بأن أجهزة الإنقاذ قد تمكنت من تحديد موقع العبارة في عمق المياه تمهيدا للتعامل معها من خلال أجهزة الغوص بحثا عن جثث الغرقى بين حطامها.

مصدر مسئول بمركز تحليل ومتابعة حوادث النقل البحري أن العبارة المنكوبة مزودة بجهاز يسمى «إيبيرب» وهو جهاز يعمل أوتوماتيكيا عند تعرض العبارة للغرق يقوم هذا الجهاز بإرسال إشارات استغاثة فورية وعاجلة وتسمى في حوادث النقل البحري بإشارة الغرق، هذه الاشارة تلتقطها جميع محطات الانقاذ البحري شمال وجنوب البحر الأحمر، فضلا عن السفن والبواخر العاملة بالمنطقة، مشيرا إلى أن هذا الجهاز موجود حاليا بجميع البواخر البحرية ولا يسمح لها بالابحار بدونها حيث يحدد بدقة مكان غرق الباخرة وتوقيت الحادث وموقعها بين خطي الطول والعرض حتى يمكن توجيه أقرب قوة إنقاذ

لموقع الحادث.

وأوضح أن العبارة المنكوبة لابد أن تكون قد أرسلت إشارة استغاثة من خلال هذا الجهاز المتقدم جدا ويعمل أوتوماتيكيا حتى دون قيام قبطان العبارة بإرسال إشارات الاستغاثة.

وقال المصدر إن المنطقة المرجح وقوع الحادث بها وهي مياه دولية مفتوحة تقترب من منتصف البحر الأحمر ويبلغ عمقها نحو ٩٠٠ متر مما يصعب من جهود الانقاذ والبحث عن جثث الغرقى إلا ما علق منها بقطع خشبية من بقايا العبارة أو الذين تمكنوا من استخدام أطواق النجاة أو التقطتهم بعض اللنشات والمراكب القريبة من منطقة

كما أكد القبطان عادل شكرى - مدير إدارة شركة السلام للنقل البحري المالكة للعبارة «السلام ٩٨» - أن آخر اتصال تم بطاقم العبارة في رحلتها من ميناء ضبا السعودى الذى غادرته فى السابعة والنصف من مساء أمس الأول كان فى العاشرة مساء وبعدها فقد الاتصال بالعبارة، والتى كان من المقرر وصولها إلى ميناء سفاجا البحرى فى الثانية والنصف صباحا، فتم إبلاغ هيئة موانئ البحر الأحمر وجميع الأجهزة المعنية، وتم الدفع بعدد من لنشات الشركة للبحث عن العبارة، والذى لم يعرف بعد سبب تعرضها للغرق.

من جانب آخر، أعلن مصدر مسئول بميناء سفاجا البحرى أن

المعلومات الأولية والتحقيقات المبدئية تشير إلى تعطل أحد محركات العبارة وربما سوء الأحوال الجوية وشدة الرياح أدت لتعرضها للغرق، وأوضح أن هيئة الميناء وأجهزة الانقاذ البحرى لم تتلق أى إشارة استغاثة من طاقم العبارة بمواجهتها ظروفًا طارئة فنية أو بحرية تعرضها للغرق، وقال إن معظم ركاب العبارة من المصريين فضلا عن وجود سودانيين وسعوديين على متنها.

وأعلن المهندس محمد منصور - وزير النقل - أنه تم الدفع بأربع وحدات بحرية ولانشات وطائرات هيلوكوبتر بحثا عن آثار المركب ولانتشال جثث الغرقى الطافية فوق المياه وإنقاذ الناجين فى حالة العثور عليهم فى الوقت الذى كشف فيه

وصولها إلى الميناء المصرى فى الثانية والنصف فجرا، وفى الرابعة صباحا أبلغ مركز الاغاثة بعدم وجود اتصالات مع العبارة، وجرى الاتصال بمركز البحث والانقاذ.

وفى السابعة والنصف صباحا قامت طائرات الهيلوكوبتر التابعة للبحرية المصرية بعمليات مسح شاملة للمنطقة وبعد نحو ساعة ونصف الساعة شاهدت الطائرات بعض الناجين، وأكد رئيس هيئة الموانئ أن حركة الملاحه لم تتأثر فى البحر الأحمر أو المجرى الملاحي لأن غرق العبارة كان بعيدا.

وعلى جانب آخر، صرح مصدر مسئول بأن الأسباب وراء غرق العبارة مازالت غير معروفة وسيتم تحديدها من خلال أقوال الناجين الذين سيتم الاستماع إليهم إلى جانب قيام الأجهزة الفنية بإجراء فحص شامل لجسم العبارة وربما تكون هناك أسباب متعددة سيتم معرفتها بعد الانتهاء من فحص العبارة، وقد أجرى قبطان العبارة اتصالا على مسافة ٦٠ كيلومترا من الجانب السعودى مع السلطات السعودية ولم تكن هناك مشاكل، لكن الغريب عدم صدور استغاثة من جانب العبارة تفيد تعرضها للغرق، كما لم تلتقط السفن العابرة فى المنطقة أى استغاثة.

الحادث وكشف أن مياه البحر الأحمر مليئة بالأسماك المتوحشة ومنها أسماك القرش، والتي تلتهم جثث الغرقى التي غاصت فى أعماق المياه. وأكد المصدر - الفنى أنه لايسمح

لأى عبارة أو باخرة بالاقلاع من أى ميناء إلا بعد إجراء التفتيش على جميع أجهزتها ومعداتھا والتأكد من توافر عوامل السلامة والأمان البحرى والاطلاع على شهادات الصلاحية الممنوحة لها ومدتها حيث يتم الكشف على الماكينات وأجهزة الحريق والاطفاء وسلامة أجهزة الملاحة والانقاذ وأطواق النجاة التى لابد أن تكون ضعف عدد ركاب الباخرة ويقوم طاقم العبارة بإرشاد الركاب عن كيفية استخدامها فى حالة الغرق أو الحريق وهذه الأطواق يمكنها حمل الناجين لمدة ٤٨ ساعة فى عرض المياه، مشيرا إلى احتمالات تعرض العبارة المنكوبة للاصطدام بجسم صلب يمكنه

إحداث ثقب فى باطنها وتسريب المياه إليها وفى هذه الحالة تتعرض للغرق على الفور.

وقد شرح المهندس محفوظ منصور رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر ماحدث (للعبارة ٩٨) بقوله إن العبارة أبحرت من ميناء ضبا السعودى فى طريقها إلى ميناء سفاجا، وكان مقرا

متابعة :

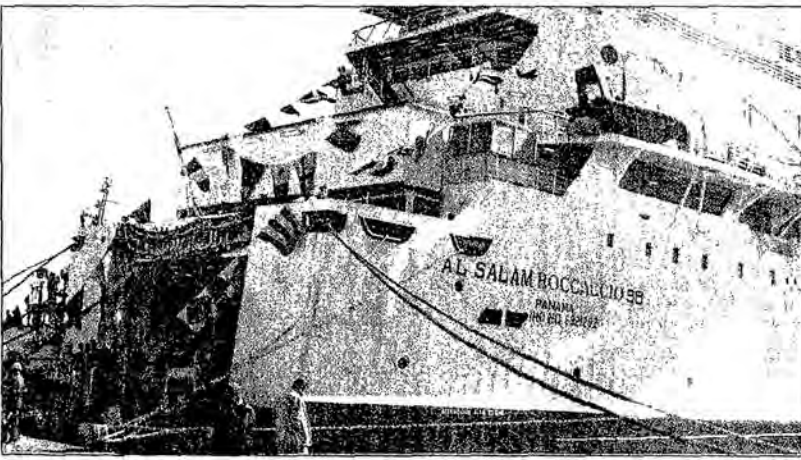
**أحمد موسى
مريد صبحي
عصام مليجي
أيمن فاروق
محمد دنيا
عمرو الفار**

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

غرق ١١٨٥ راكبا في كارثة بالبحر الأحمر

العبارة المصرية «السلام ٩٨» غرقت على بعد ٦٥ كيلو مترا من الساحل السعودي والضحايا أغلبهم مصريون مبارك يأمر بتحقيق عاجل في الحادث.. ويتصل تليفونيا بخادم الحرمين لتوفير إمكانيات البحث والإنقاذ



[صورة أرشيفية]

العبارة التي غرقت في ظلام الليل بعد استعانة واحدة



أهالي المنيا تجمعوا في قريتهم بالمجانة

١٠ وحدات بحرية مصرية وسعودية تواصل البحث وعمليات الإنقاذ

نجاة ٣٢٤ وانتشال ١٨٥ جثة.. وأسباب الغرق مجهولة

في كارثة إنسانية مروعة، غرقت ليلة أمس الأول العبارة المصرية «السلام ٩٨» في مياه البحر الأحمر، على بعد ٦٥ كيلومترا من الساحل السعودي بعد خروجها من ميناء ضبا السعودي، متوجهة إلى ميناء سفاجا وعلى متنها ١٤١٦ شخصا، منهم ١٢٩٨ مصرياً، ٩٨ منهم أفراد طاقم السفينة كلهم مصريون) وأغلب الضحايا من أسر العاملين المصريين بالسعودية، وكانوا عائدين إلى مصر لاستئناف الدراسة اليوم، إلى جانب ١١٧ أجنبيا، وأسفرت النتائج الأولية لحصر الضحايا عن غرق ١١٨٥ ونجاة ٣٢٤ راكبا من بينهم ١١ من طاقم العبارة، وانتشال ١٨٥ جثة ولم تعرف على وجه الدقة الأسباب التي أدت إلى الكارثة، وإن كانت بعض المصادر قالت إنه تم إنقاذ عدد من الناجين حيث انتشلتهم الوحدات البحرية والانشات. وكانت العبارة قد أبحرت من ميناء ضبا السعودي في الساعة والنصف من مساء الخميس، متجهة إلى سفاجا، وسط أمواج ورياح متوسطة تقدر سرعتها

بنحو ١٢ ميلا بحريا، ثم انقطعت الاتصالات بينها وبين السلطات الملاحية في حدود الساعة العاشرة والنصف مساء، بعد أن التقطت الباخرة «سانت كاترين» استغاثة منها بتعرضها للغرق، وكانت «سانت كاترين» في طريقها من سفاجا إلى ضبا. ثم تلقت غرفة عمليات هيئة موانئ البحر الأحمر بلاغا من الشركة المالكة للباخرة بانقطاع الاتصالات معها في الرابعة فجرا. ومع أول ضوء هرعت قوارب الإنقاذ وطائرات البحث إلى الموقع الذي صدرت

منه إشارة الاستغاثة، وقد عثرت إحدى الطائرات التابعة للقوات المصرية على قارب به ثلاثة ركاب على بعد ما يقرب من مائة كيلومتر من ميناء ضبا السعودي. وما زالت قوات الإنقاذ المصرية والسعودية تواصل عمليات البحث عن ناجين. وقد تابع الرئيس حسنى مبارك عمليات البحث والإنقاذ بنفسه، وأجرى اتصالا تليفونيا بخادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز عند الفجر، لتوفير كل السبل الممكنة لعمليات البحث والإنقاذ، كما أعطى الرئيس توجيهاته للقوات البحرية ووزير الصحة وأجهزة الإدارة المحلية لتكثيف جهود البحث والإنقاذ، وتوفير أقصى درجات الرعاية للناجين من الركاب، كما طلب

إجراء تحقيق عاجل فى ملابسات الحادث. ويتوجه الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء صباح اليوم يرافقه عدد من الوزراء لمتابعة تداعيات الحادث. وقد انتقل المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل إلى موقع الحادث، وأمر بتشكيل لجنة تحقيق من أساتذة كلية الهندسة وخبراء النقل البحرى، للتوصل إلى أسباب غرق السفينة.

وقال وزير النقل إن حريقا ربما يكون قد نشب بالركب وأدى إلى إغراقها، وأشار إلى إنقاذ نحو ٣٢٤ شخصا.

وقال مصدر مسئول بمركز تحليل ومتابعة حوادث النقل البحرى إن الحادث

وقع فى المياه الدولية المفتوحة ويبلغ عمقها ما بين ٨٠٠ إلى ١٠٠٠ متر، وهو ما يصعب من جهود الإنقاذ والبحث، وأضاف أن تلك المنطقة بها أسماك قرش متوحشة وأسماك براكودا مفترسة.

وأكد اللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر أن عددا من الركاب قد تم إنقاذهم على متن مدمرة مصرية، والباقون على متن قوارب نجاة، وقال أن ١٠ سفن بحرية مصرية وسعودية تشارك فى عمليات البحث والإنقاذ.

وقال إن أسباب غرق العبارة لن تتعدى انفجارا مفاجئا فى قاع السفينة بسبب الغلاية، أو خزان الهواء، ويستبعد اصطدامها بالشعب المرجانية، لأن المنطقة التى غرقت بها خالية من هذه الشعب، كما يستبعد إلى حد كبير اصطدامها بسفينة أخرى صغيرة.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

سليمان عواد:

الرئيس مبارك متمسك بإجراء تحقيق عاجل لمعرفة مسببات غرق العبارة

الضحايا حتى يتم تسليمهم إلى ذويهم. وأوضح المتحدث باسم رئاسة الجمهورية أن هناك جهدا مشتركا بين كافة أجهزة الدولة تشارك فيه أيضا السلطات السعودية لبذل أكبر جهد ممكن للتعامل مع الحادث وإنقاذ الناجين، مشيرا إلى أن الرئيس مبارك طالب بإجراء تحقيق عاجل في ملابسات الحادث ومسبباته. وأكد السفير سليمان عواد أن العبارة غرقت في عرض البحر، ولم تكن بالقرب من السواحل المصرية في سفاجا أو الغردقة، مشيرا إلى أن هناك تعاونا وتنسيقا كاملا بين مصر والسعودية يشجعه العلاقات الأخوية بين البلدين.

وحول طبيعة الإجراءات القانونية التي اتخذت لإجراء التحقيق للوقوف على أسباب الحادث قال السفير سليمان عواد: "هناك اشتراطات للتشغيل، هذه الاشتراطات لابد من الوفاء بها، كما أن هناك أيضا اشتراطات خاصة بتوفر معدات الإنقاذ، عندما تتعرض العبارة لحادث لابد أن تكون هناك معدات وقوارب للإنقاذ للتخفيف من آثار هذا الحادث"، مضيفا "أن سرعة غرق السفينة وعدم وجود قوارب كافية للإنقاذ تؤكد أن هناك خلافا ما لا نستطيع أن نستيق نتائج التحقيق فيه.

أكد السفير سليمان عواد المتحدث باسم رئاسة الجمهورية أن الرئيس حسنى مبارك متمسك بإجراء تحقيق عاجل ينتهى الى مسببات حادث غرق العبارة "السلام ٩٨"، ومدى استيفاء هذه العبارة الغارقة ومثيلاتها لإجراءات السلامة والتشغيل الفنية، فضلا عن إجراءات الإنقاذ وقوارب الإنقاذ فى حالة التعرض للحوادث المماثلة.

وقال عواد - فى تصريحات خاصة للتلفزيون أمس - إن الرئيس مبارك يتابع الموقف عن قرب، وفى اتصالات مستمرة منذ أن تلقى فى السادسة صباح أمس نبأ انقطاع الاتصال بعبارة الركاب، ثم تلقى بعد ذلك تأكيدات غرق العبارة"، مشيرا إلى أن الرئيس مبارك فى اتصالات مستمرة برئيس الوزراء ووزراء الدفاع والداخلية والصحة والنقل ومحافظ البحر الأحمر، وأن سيادته يتلقى تقارير مستمرة على مدى الساعة.

وأضاف أن الرئيس مبارك أعطى توجيهاته منذ اللحظة الأولى إلى طائرات القوات المسلحة والقطع البحرية التابعة للسلاح البحرى لتكثيف عمليات الإنقاذ، مشيرا إلى أن الرئيس أكد أن الأولوية القصوى هى إنقاذ الناجين وإحاطتهم بالرعاية اللازمة، وكذلك انتشال جثث

لمحات الحزن والأسى مع أهالي الضحايا بسفاجا

■ جابر رشدان: شقيقى كان قادمًا من الكويت لزفافته الأسبوع المقبل ■ حمادة عبد الستار: لأعلم مصير والدائ وشقيقى بعد فراق ٥ سنوات بالسعودية

أيمن عادل: نجل عمى كان

قادمًا من السعودية مع

زوجته وأطفاله الثلاثة

كان هناك شاب يدعى أيمن عادل أكد انه قادم من محافظة سوهاج بسيارته الميكروياص لمقابلة نجل عمته محمد صادق الذى يبلغ من العمر ٢١ سنة والقادم من المملكة العربية السعودية، وكان قد أخبره منذ عدة أيام بتاريخ عودته وطلب منه انتظاره امام ميناء سفاجا نظرا لعودته وزوجته وبناته الثلاثة البالغات من العمر ٣ سنوات، وسنة ونصف والثالثة رضية لم تبلغ من العمر إلا ثلاثة شهور فقط وقال

ايضا ان نجل عمته غادر مصر وعمره ١٦ عاما ولم يعد حتى الآن وبعد ان تزوج وانجب بناته الثلاث قرر العودة إلى بلده بسوهاج، ومن بين أهالي الضحايا الذين حضروا إلى مدينة سفاجا وارتسمت على وجوههم علامات الحزن حمادة عبد الستار من محافظة المنيا مركز بنى مزار، وقال إنه حضر إلى مدينة سفاجا فجر أمس فى انتظار والده ووالدته، وشقيقه حيث يعمل والده بالسعودية منذ عام ١٩٧٠م وعندما حان وقت وصول العبارة لم تصل فى موعدها

فى مشهد مأساوى خيم عليه الحزن والحداد تجمع أمس عدد كبير من أسر ضحايا العبارة المنكوبة والذين كانوا ينتظرون عودة ذويهم من السعودية بعد فراق دام لشهور وسنوات وقد تحدثت دموعهم قبل كلماتهم ومن بينهم شاب يدعى زينهم فوزى - ٢١ عاما - وهو من أبناء محافظة قنا وقال فى لوعة وأسى إنه كان ينتظر شقيقه فوزى منذ الساعة الثانية ونصف بعد منتصف ليلة أمس الأول بالمنيا وعلم أن العبارة قد تأخرت وفوجئ فى السابعة صباحا بمجموعات من رجال الشرطة تتوافد على المكان وعلم منهم أن العبارة التى كان يستقلها شقيقه قد غرقت فى البحر ولا يعلم مصيره حتى الآن وأوضح أن شقيقه كان عائدا من الكويت بعد غياب أكثر من عامين.

شاب آخر أسمه جابر رشدان إنتابته حالة بكاء شديدة عندما استشعر فقد شقيقه عطيفى والذى كان يعمل بدولة الكويت أيضا منذ خمس سنوات وقد الح عليه بشدة حتى يعود إلى وطنه وأسرته فى هذا التوقيت، وقال من بين دموعه أن شقيقى عطيفى كان عائدا حنى يتزوج خلال الأسبوع المقبل ثم يصطحب زوجته ويعود لعمله مرة أخرى وأتمنى ان يكون تم إنقاذه من بين الناجين. ووسط سيارات الميكروياص العديدة التى وقفت امام بوابات ميناء سفاجا

سفاجا - من :

عرفات على أمل عوض الله تصوير:

بسام الزغبى
محمد عبده

بعض أفراد الاسرة إلى ميناء سفاجا للاطمئنان عليه.
ومن بين الأسر التي جاءت من المحافظات لاستقبال ذويهم عما إذا كانوا أحياء أو أموات يقول إبراهيم أحمد على الذى كان يقف فى انتظار معرفة أى معلومات عن مصير ابن عمه عبدالحميد على الذى يعمل بدولة الكويت وتصادف عودته على متن الباخرة المنكوبة بعد أن أكد فى آخر اتصال له عودته على متنها إلا أنه لم يعد فى الموعد المحدد له فقاموا بإجراء الاتصالات بالشركة التابعة لها الباخرة، والتي أكدت وجوده على متنها فهرعوا إلى ميناء سفاجا لمعرفة أى أخبار عنه، ويضيف ابن عم المفقود أن الأهالى بدأت فى التجمع أمام محطة انتظار الركاب بميناء سفاجا عقب صلاة الجمعة من يوم أمس فى انتظار معرفة أى أخبار عن ذويهم، ولكن للأسف لم يكن هناك أى أخبار سوى ما تردد عن انقاذ مايقرب من ٢٠٠ شخص، ولكن إلى ساعة متأخرة من مساء أمس لم يتم الإعلان عن أسماء الناجين أو المتوفين فى الحادث، وهو ما زاد من حالة القلق والرعب التى تنتاب الأهالى.

فأنتابته حالة من القلق وفجأة سمع نبأ غرق العبارة، فأصيب بالانهيار وانخرط فى البكاء خوفاً على مصير والديه وشقيقته. وقال خالد على من المنيا لقد حضرت لاستقبال شقيقتى، ولا أدري ماذا حدث لهما.

وفى موقع الحادث نلاحظ أن بعض القنوات الفضائية بدأت تبث أخبار متضاربة أدت إلى أحداث بلبلة بين جميع الموجودين من أهالى الضحايا، والذين راحوا يصلون ويطلبون من

الله أن يكون ذويهم من الناجين. ومن ناحية أخرى التقت بعثة «الأهرام» ببعض الأهالى الذين وجود بمحطة انتظار الركاب بميناء سفاجا للاطمئنان على ذويهم وكان من بينهم الحاج محمد السعيد هيبه الذى كان يقف أمام بوابة المحطة وتبدو ملامح الحزن على وجهه على مصير أبنه أيمن الذى كان قادما من السنعودية إلى بلده بسوهاج وأكد لوالده قبل ركوبه الباخرة المنكوبة انه مقبل على متنها فى آخر اتصال له مساء الأربعاء الماضى، وكان من المفترض أن يصل ظهر أمس إلا أنه لم يعد، وعلم والده بالخبر المشئوم بغرق الباخرة السلام ٩٨ عبر شاشات الفضائيات وعلى الفور هرع مع

الشعاب المرجانية برية، من الحادث

هل كانت الشعاب المرجانية مسئولة عن حادث العبارة «السلام ٩٨»؟ هذا السؤال تردد عقب حادث غرق العبارة، والإجابة على لسان الدكتور أيمن عفيفي مدير محميات البحر الأحمر الذي أكد أن المنطقة التي غرقت بها العبارة خالية من الشعاب، ومن ثم فإن احتمالات اصطدام العبارة بشعاب مرجانية معدومة.

ويقول إن الشعاب المرجانية بالمنطقة توجد فقط حول الساحل والميناء وتخف تدريجيا بالابتعاد عن الساحل، مشيراً إلى أن هذه الشعاب كانت مسئولة عن غرق السفينة سالم اكسبريس عند محاولتها دخول الميناء، فاصطدمت بها. وأكد الدكتور أيمن أنه توجد خريطة للشعاب المرجانية يستعان بها عند تحديد المسارات البحرية للسفن، ويعمل بها على مدى العام.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

مصر للطيران تنقل أهالى الضحايا

كتب - هشام الشامى وهشام عبدالعزيز

غادرت مطار القاهرة فى العاشرة والنصف مساء أمس طائرة تابعة لمصر للطيران على متنها ٢٦٥ راكبا بينهم ١٥٣ من أهالى ضحايا العبارة المنكوبة. وصرح المهندس عاطف عبدالحميد رئيس شركة مصر للطيران، بأنه تقرر تخصيص ثلاث رحلات إلى الغردقة لنقل أهالى الضحايا وتقلع الرحلة الأولى وعلى متنها ١٤٥ راكبا. وكان الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى قد أصدر قرارا بتخفيض سعر تذكرة الطيران إلى ٥٠٪ لمساعدة أسر الضحايا. ومن ناحية أخرى أكد أهالى الضحايا أن الأسعار الخاصة التى قررتتها شركة مصر للطيران ساعدت فى الوصول إلى الغردقة والتوجه إلى سفاجا للتعرف على ذويهم من ضحايا الحادث. ونفى مصدر مسئول بشركة مصر للطيران ما تردد بشأن تخصيص رحلات مجانية لأسر الضحايا، مشيرا إلى أن التخفيضات سوف تصل إلى ٦٠٪ من قيمة التذكرة تقديرا للظروف التى يمر بها أهالى الضحايا

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

القائمة الكاملة لأسماء الركاب والطاقم

فى الوقت الذى تستمر فيه عمليات الإنقاذ وتضارب الأرقام حول عدد ناجين وأسماء الضحايا فى حادث غرق العبارة «السلام ٩٨»، حصلت «الأهرام» على قائمة كاملة بالأسماء التى كانت تقلها العبارة. وتضمنت القائمة ٩٨ فردا من طاقم السفينة المنكوبة بالإضافة إلى ١٣١٨ اكبا من جنسيات مختلفة ويبلغ عدد الركاب المصريين ١٢٠٠ راكب، أما عدد الركاب غير المصريين فقد بلغ ١١٨ راكبا من السعودية وعمان والإمارات والسودان وفلسطين وسوريا والأردن والفلبين وأمريكا. وقال الربان ممدوح عرابى مدير الأسطول إن عدد الناجين بلغ مائة راكب، وأن التطورات مازالت مستمرة، وأضاف أنه لا يستطيع حسم أو توقع السيناريوهات التى من المفترض أن تكون وراء الحادث، وأن كل التفاصيل والأسباب سيتم اكتشافها فى الأيام المقبلة، ولم يستبعد مدير الأسطول أن يكون سوء الأحوال الجوية والزلازل الذى شهدته شرم الشيخ أمس الأول، وراء ذلك.

وأضاف الربان ممدوح عرابى أنه تمت متابعة العبارة منذ خروجها من ميناء ضبا السعودى، لكن لم نستطع اتمام أى اتصالات وأرجعنا ذلك إلى سوء الأحوال الجوية، ولكننا أبلغنا عبارة أخرى تدعى «سانت كاترين» كانت فى طريقها إلى ميناء ضبا، بضرورة إجراء اتصال بالعبارة «السلام ٩٨» وأجريت اتصالا منها لكن لم تحصل منها على أى معلومات محددة، وبعدها انقطعت الاتصالات والمعلومات عن العبارة المنكوبة وفى نحو الساعة ٥,٥٠ فجرا تسلمت العبارة «سانت كاترين» إشارة من أحد عائمات النجاة وليس من السفينة تفيد بما حدث للعبارة وقمنا بإبلاغ السلطات المصرية.

فى الوقت نفسه فقد رصدت تحقيقات «الأهرام» ما شهدته العقار رقم ٣٠ ش يعقوب آرتين حيث مقر الشركة، فقد توافد الآلاف منذ الصباح الباكر واستمرت حالة الهلع والفرع، وصار الشارع عنوانا للحزن والأسى والمرارة، كل يبحث عن ذويه ويحاول الاطمئنان لكن لا أحد يستطيع حسم أى معلومات، ويتكون طاقم السفينة من: سيد أحمد سيد أحمد عمر ربان السفينة مصرى الجنسية، مسعود على السيد منصور مصرى، كبير الضباط، السيد عبد المنعم السيد السيد مصرى - ضابط ثان، شريف محمود

عبد العزيز أحمد خطاب - مصرى - ضابط ثان، أحمد نصر الدين محمود سليمان - مصرى - ضابط ثالث، باسم صادق متى إلياس - مصرى - ضابط لاسلكى، أحمد حافظ منصور - مصرى طبيب، أحمد محمد عبده سعد ابراهيم - مصرى - طبيب، نصره ابراهيم عبد المجيد خليل - مصرية - ممرضة، عزيزة عبدالسلام حسين جاد الله - مصرية -

متابعة:

جمال الكشكى

ممرضة، سلامة على حسن مصطفى - مصري - باتس
 رئيس، منير سعد محمد الزيني - مصري - نجار سطح، السيد سلامة عكاشة
 حسن - مصري - نجار سطح، أحمد السيد قاسم سليمان - مصري - بحري،
 محمد عبدالمقصود طه محمد - مصري - بحري، علي السيد محمد
 عبدالرحيم - مصري - بحري، أحمد محمد أحمد عطية عبدالهادي - مصري -
 بحري، وائل محمد محمد علي - مصري - بحري، مدحت عباس محمود
 عبدالمجيد - مصري - نصف بحري، حامد شعراوى حامد عليوه الشعراوى -
 مصري - نصف بحري، أشرف أحمد اسعاد فؤاد علي - مصري - نصف
 بحري، جابر عطية محمد البغل - مصري - نصف بحري.

بالإضافة إلى: محمد عبدالمحسن محمد عفيفي رزق - مصري - كبير
 مهندسين، حمدي عبدالقادر شملول - مصري - كبير مهندسين اضافي،
 سليمان سليمان محمد شوشة - مصري - مهندس ثالث، عبدالرحمن
 عبدالحميد عبداللطيف - مصري - مهندس ثالث، رضا محمد أحمد علي
 قناوى - مصري - مهندس خامس، معتز محمود حسين البيباني - مصري -
 كهربائي أول، محمد عبدالعزيز محمد أحمد - مصري - م. كهربائي، محمود
 محمد محمود سليمان - مصري - م. كهربائي، حمادة ابراهيم مصطفى
 اسماعيل - مصري - م. فني تكليف، خالد سعد جودة محمد - مصري - رئيس
 ماكينة، ياسين محمد وزيرى اسماعيل - مصري - ميكانيكي، حسين محمد
 فتحى حسين - مصري - ميكانيكي، عماد الدين عبده السيد مجاهد - مصري
 - ميكانيكي، يوسف السيد بدوى على الشربيني - مصري - سباك، أحمد
 ابراهيم ياقوت - مصري - خراط، على يوسف محمود سليم - مصري - لحام
 ثان، أحمد إبراهيم مصطفى محمد - مصري - زيات، أحمد مسعد عباس علي
 لطفى - مصري - زيات، خالد حسن عبدالقادر حسن - مصري - زيات، حمدي
 فتح الله محمد أحمد - مصري - مساح، أحمد محمود اسماعيل خليل -
 مصري - مساح، تامر كامل امين السيد مباشر - مصري - مساح، محمد
 عطية عبدالله ابراهيم - مصري - مساح، محمد صالح عبدالواحد ابراهيم
 علي - مصري - مساح، محمد أحمد حسن دسوقي - مصري - مساح.

وكذلك كل من: هشام السيد سيد أحمد سليم - مصري - مدير اغذية
 ومشروبات، محمد حامد محمد حامد - مصري - مسئول سوق، محمود
 عطية محمد علي - مصري - بائع سوق حرة، محمد عبدالنبي محمد محمود
 - مصري - بائع سوق حرة، شريف محمد قدرى خليل طاهر - مصري - بائع
 سوق حرة، محمود سعيد علي محمد الرفاعي - مصري - مخزنجي، أحمد
 متولى قنديل امين أحمد - مصري - مشرف كافيتيريا، أحمد فاروق محمد
 أحمد - مصري - مشرف كافيتيريا، مصطفى محمد السيد المتولى - مصري -
 مشرف كافيتيريا، شادي محمد حسن عبدالرازق - مصري - مشرف كافيتيريا،
 سعيد جابر عبدالسيد الطباخ - مصري - مشرف كافيتيريا، عبدالرحيم محمد
 عبدالستار عبدالرحيم - مصري - مشرف كافيتيريا، محمد صبرى عبدالرحيم
 محمد - مصري - مشرف كافيتيريا، عم فتاح عبدالرحمن أحمد - مصري -

مشرف كافيتيريا، محمد عبدالعزيز ابراهيم جاد - مصري - مشرف كافيتيريا،
 أحمد اسماعيل خليل محمد - مصري - مشرف كافيتيريا، تامر فكرى حكيم
 سلوانس - مصري - مشرف كافيتيريا، محمد عبدالمحسن محمود حنفي -
 مصري - مشرف كافيتيريا تحت الاختبار، مينا سعد وهبة حنا سليمان -
 مصري - مشرف كافيتيريا تحت الاختبار، محمد شعبان عبدالسميع عبدالله -
 مصري - مشرف كافيتيريا تحت الاختبار، عصام فؤاد محمود هاشم - مصري
 - مشرف كافيتيريا تحت الاختبار، سعيد محمد عيد موسى عمارة - مصري -
 مشرف كافيتيريا تحت الاختبار، مرسى عبدالسلام محمد عبدالحميد -
 مصري - طباط، وليد فوزى اسماعيل ابراهيم - مصري - مخزنجي،
 عبدالرازق ماهر عبدالرازق محمد - مصري - م. طباط، ابراهيم أحمد

ابراهيم سيد أحمد - مصرى - م. طباح، وليد حلمى زكى ابراهيم - مصرى - عامل مطبخ، محمد بيومى هاشم عبدالرحمن - مصرى - خباز. وأيضا كل من: عبدالفتاح محمود ادريس جبريل - مصرى - ضابط ادارى، محمد احمد فرج عبده - مصرى - كاتب ادارى، محمد مجدى محمد موسى - مصرى - كاتب ادارى، محمد على أسد محمد - مصرى - كاتب ادارى تحت الاختبار، احمد عبدالحليم أبوبكر الصديق - مصرى - ريس الصالون، ابراهيم عبادى ابراهيم بغدادى - مصرى - لوندري، أبوبكر جابر عبدالرحمن أبوبكر - مصرى - مشرف كبائن، محمود أبوزيد عثمان محمد - مصرى - مشرف كبائن، على فؤاد على غريب - مصرى - مشرف كبائن، حمادة محمد احمد عبدالرحمن - مصرى - مشرف كبائن، محمد سامى محمد السعدنى - مصرى - مشرف كبائن، على ابراهيم على الدهنة - مصرى - مشرف كبائن، احمد صبحى كامل حسنين - مصرى - مشرف كبائن، ممدوح محمد محمد خضراوى - مصرى - مشرف كبائن، محمد ياسين محمد شديد - مصرى - مشرف كبائن، تامر محمد السيد هيبه - مصرى - مشرف كبائن، محمد توفيق عبدالمجيد الطيب - مصرى - مشرف كبائن، سعيد حسن مصطفى خلاية - مصرى - مشرف كبائن، محمد شحاته عبده عبدالعال - مصرى - مشرف كبائن، احمد السيد فتح الله محمد امين - مصرى - مشرف كبائن الركاب..

أما قائمة الركاب والتي تضم ١٣١٨ راكبا من جنسيات مختلفة، وتنشر «الأهرام» قائمة كاملة بأسماء الركاب المصريين ومحل إقامتهم وهم: الأمير أبو الوفا محمد عبدالكريم مصرى سوهاج. رضوان محمد رضوان مصرى اسكندرية. عاشور على حامد أحمد مصرى قوص. محمد الصاوى الزاوى حسين مصرى دشنا. احمد محمد مصرى السويس. ابتسام صلاح علوان سيد أحمد مصرى القاهرة. ابرار مصرى السعودية. ابراهيم السيد ابراهيم الناعم مصرى غربية. ابراهيم السيد اسماعيل غانم مصرى الفيوم. ابراهيم حامد أحمد عبدالرحمن مصرى الشرقية. ابراهيم صديق حسين ابراهيم مصرى بنى سويف. ابراهيم عبدالله ابراهيم عبدالله مصرى سوهاج. ابراهيم عبدالهادى يوسف حسن مصرى اسكندرية. ابراهيم عطية الله محمد على مصرى سوهاج. ابراهيم عطية متولى ابراهيم مصرى أسيوط. ابراهيم على عطية عبدالعاطى مصرى الشرقية. ابراهيم عمار عويمر مصرى الشرقية. ابراهيم فتحى ابراهيم يوسف مصرى الجيزة. ابراهيم محمد أبو النصر مصرى دقهلية. ابراهيم محمد جاد الكريم قمصان مصرى قنا. ابراهيم محمد عبد المقصود على مصرى القاهرة. ابراهيم محمد عبدالوهاب متولى مصرى دقهلية. ابراهيم مرزق عبدالحفيظ «ش المانع» مصرى اسيوط. ابراهيم هلال ابراهيم رزق مصرى القاهرة. أبو احمد صديق حسين مصرى سوهاج. أبو السعود السيد أحمد مصرى قنا. أبو السعود هارون عبدالمبدي محمود مصرى سوهاج. أبو النجا محمود محمد خان مصرى - سوهاج - أبو الوفا عبدالله فضل الله عوض مصرى قنا. أبوبكر محمود المتولى مصرى دقهلية. أبو عمده مصطفى عبدالله مصرى سوهاج. أبو السعود على رفاعى طابع مصرى سوهاج. أبو الفتوح مطاوع عمان مصرى سوهاج. أبو النور أحمد عبدالشافى سليمان مصرى قنا. أبو الوفا محمد أحمد مصرى سوهاج. أبوزيد جابر عبدالحكيم عثمان مصرى بنى سويف. التسنيم على محمد مصرى سوهاج. أحسان الشبراوى المغازى ابراهيم عزيزة مصرى دقهلية. أحلام يوسف دعبس مصرى بحيرة. أحمد أحمد محمد أحمد مصرى كفر الشيخ. أحمد الجيلانى أحمد محمد مصرى قنا. أحمد الديب يونس الديب مصرى الشرقية. أحمد السمان جاد الرب تمام مصرى سوهاج. أحمد السيد على أبو السعود مصرى

منوفية. أحمد السيد محمد على مصرى سوهاج. أحمد بركات عطية
ابراهيم مصرى البحيرة. أحمد بهجت مصرى القاهرة. أحمد جمال حافظ
على مصرى غربية. أحمد حامد محمد عبدالله مصرى قنا. أحمد حجازى
ضاحى طه مصرى المنيا. أحمد حسنين أحمد حسنين مصرى سوهاج.
أحمد حسن مصرى الشرقية. أحمد حسنى يوسف عبدالرحمن مصرى
دمياط. أحمد حسين عبدالوهاب حسن مصرى بنى سويف. أحمد حسين
موسى الشرقاوى مصرى غربية. أحمد حلمى عبدالفتاح بدوى مصرى
غربية. أحمد حمدي على خليل مصرى الشرقية. أحمد رزق محيى الدين
مصرى دقهلية. أحمد سعد السيد عيد مصرى دقهلية. أحمد شرف محمد
الدبركللى خاطر مصرى الجيزة. أحمد شعبان السيد أحمد مصرى دقهلية.
أحمد شوقى صبحى السيد الدسوقي مصرى أ. ج. م. ع. أحمد صابر أحمد
على مصرى سوهاج. أحمد صابر درويش حسن مصرى القاهرة. أحمد
صلاح الدين كامل محمد حسن مصرى الشرقية. أحمد عبدالوجود عبده
دياب مصرى القاهرة. أحمد عبدالوهاب على أحمد مصرى الشرقية. أحمد
عبدالباقي عبدالرحمن علام مصرى قليوبية. أحمد عبدالكريم محمود عوض
مصرى أسيوط. أحمد عبدالوهاب عليوة عبدالوهاب مصرى الشرقية. أحمد
عبدالوهاب محمد حسين مصرى بنى سهيلة. أحمد عزت عزت عبدالعزيز
مصرى السعودية. أحمد عفيفى عثمان عفيفى مصرى قليوبية. أحمد على
أحمد بخيت مصرى سوهاج. أحمد على أحمد عبدالعال مصرى سوهاج.
أحمد على أحمد محمد مصرى سوهاج. أحمد فكرى أحمد مصرى قوص.
أحمد محمد مصرى دكرنس. أحمد محمد مصرى السعودية. أحمد محمد

أبوشعيع منذور مصرى كفر الشيخ. أحمد محمد أحمد حسن مصرى
اسماعيلية. أحمد محمد أحمد حمودة مصرى أسيوط. أحمد محمد أحمد
خليفة مصرى سوهاج. أحمد محمد أحمد رشوان مصرى سوهاج. أحمد
محمد أحمد عليوة مصرى اسكندرية. أحمد محمد السعيد ربيع مصرى كفر
الشيخ. أحمد محمد برعى مصرى سوهاج. أحمد محمد خير خلف الله
أحمد مصرى قوص. أحمد محمد سعد الدين محمد ابراهيم مصرى
الشرقية. أحمد محمد صالح محمد مصرى أسوان. أحمد محمد عبدالحميد
عطية مصرى القاهرة. أحمد محمد عبدالفتاح محمد مصرى الفيوم. أحمد
محمد عثمان بدوى مصرى سوهاج. أحمد محمد على ابراهيم مصرى بنى
سويف. أحمد محمد على أحمد مصرى سوهاج. أحمد محمد مؤمن حسين
مصرى الجيزة. أحمد محمد محمد العزوينى مصرى دمياط. أحمد محمد
محمد حافظ يوسف مصرى اسكندرية. أحمد محمود السيد فواز مصرى
سوهاج. أحمد محمود حسنين حسن مصرى المنيا. أحمد محمود عبدالعال
فراج مصرى سوهاج. أحمد محمود على السيد مصرى سوهاج. أحمد
محمود على على مصرى القاهرة. أحمد مرسى عبدالرازق مصرى سوهاج.
أحمد مصطفى حسين غزة مصرى الشرقية. أحمد مصلحي أحمد ابراهيم
صالحه مصرى الشرقية. أحمد نصر مصرى السعودية. أحمد يسرى أحمد
أبو الفضيل مصرى الشرقية. أحمد يسين سيد أحمد مصرى بنى سويف.
أحمد يونس على حسنين مصرى أبوتشت. أدهم اسماعيل محمد الخطيب
مصرى بنى سويف. اسامة عبدالفتاح عبدالقوى مصرى
القاهرة. اسامة محمد عبدالهادى اسماعيل مصرى بنى
سويف. اسراء ابراهيم عبد الرحمن السعيد مصرى
السعودية. اسعد أبو الوفا رضوان عمر مصرى سوهاج.
اسعد حسنين مصطفى حسين مصرى القاهرة. اسلام
مصرى القاهرة. اسلام عليوة ابراهيم خليل صالح مصرى

السعودية. اسماعيل أبوزيد أحمد عبدالغيث مصري
 سوهاج. اسماعيل شرف الدين صديق مصري سوهاج. اسماعيل
 عبدالهادي السمان حسين مصري سوهاج. اسماعيل محمود اسماعيل
 مصري دقهلية. اشرف أحمد محمد أحمد مصري سوهاج. اشرف السعيد
 توفيق أحمد مصري كفر الشيخ. اشرف السيد محمد أبو الخير مصري
 الشرقية. اشرف بركات محمود شعبان مصري الجيزة. اشرف يونس جاب
 الله الجندى مصري سوهاج. اشرف حامد حسن داود مصري الجيزة.
 اشرف حلمي مطاوع أحمد مصري دقهلية. اشرف دفتت عبدالقادر مصري
 الغربية. اشرف سعد حسن علي مصري البحيرة. اشرف سمير قرني ابراهيم
 المنيا. اشرف عبدالكريم حنا عوض مصري أسيوط. اشرف عبدالكريم محمد
 غانم مصري اسكندرية. اشرف عبدالمنعم محمد حسن مصري بني سويف.
 اشرف علي أحمد علي مصري القاهرة. اشرف عمران عثمان سند مصري
 أسيوط. اشرف عيد دياب ثابت مصري الجيزة. اشرف محمد الدمرداش
 مصري دقهلية. اشرف محمود محمد محمود مصري بني سويف. اشرف
 هدية أبوزيد علي مصري أسيوط. آلاء سعيد مصري فيوم. آلاء صبري
 عطية محمد حزموش مصري السعودية. آلاء عاصم مصري الجيزة. آلاء
 محمد مصري السعودية. آلاء محمد عبدالحليم عبدالحميد عيد مصري
 السعودية. آلاء محمد علي مصري قليوبية. الأمير عبدالعليم علي محمد
 مصري سوهاج. البربري عبدالمعبود حسين مصري أبوتشت. التواني محمد
 فضل الله أحمد مصري سوهاج الزهراء عبدالرحمن عبدالله حسن مصري
 اسكندرية. السعدوي رجب جلال دسوقي مصري سوهاج. السعيد إبراهيم
 محمد عبدالمطلب مصري دقهلية. السيد أحمد مصري الشرقية. السيد أحمد
 محمد أحمد مصري سوهاج. السيد السعيد حسين العوادلي مصري
 بورسعيد. السيد محمد محمد مصري الشرقية. السيد رجب علي رجب
 مصري دقهلية. السيد عبادة صابر عبادة مصري دقهلية. السيد
 عبدالموجود حسب النبي مصري دقهلية. السيد عثمان السيد محمد الحاج
 علي مصري دقهلية. السيد عشري الصياد أحمد مصري سوهاج. السيد
 علي عبدالرحيم علي مصري سوهاج السيد محمد أبو الكمال شبانة مصري
 دقهلية. السيد محمد أحمد سليمان مصري قنا. السيد محمد أحمد علي
 مصري قنا. السيد محمد السيد شاهين مصري الغربية. السيد محمد جاد
 الكريم قمصان مصري قنا. السيد محمد عبدالغني إبراهيم مصري الشرقية.
 السيد محمد محمد مصري البحيرة. السيد محمد محمد شرف اليسير
 مصري كفر الشيخ. السيد محمددين السيد علي قاسم مصري سوهاج السيد
 محمود شبيب عبدالرحيم مصري سوهاج السيد محمود عباس مصري
 سوهاج. السيد محمود فاضل مصري سوهاج السيد مصطفى السيد
 مصطفى مصري الشرقية. السيد يوسف عوض مصري اسكندرية.
 الطيب سلطان أحمد مصري سوهاج. الطيب عبدالشافى محمد توفيق
 مصري قنا. العدوي أحمد محمد جمال مصري الغربية. العربي سعد
 الشربيني المتولي مصري دقهلية. العربي عبدالله عبدالله الملاح مصري
 الشرقية. القذافي علي عبدالموجود علي مصري سوهاج. - المغازي أحمد
 محمد أحمد مصري كفر الدوار. الهواري أحمد حدوقه توفيق جاد الكريم
 مصري أبوتشت. امام مهيري عبدالعزيز خليل مصري أسيوط. امجد محب
 عبدالهادي أحمد مصري دقهلية أمل مغاوري ابراهيم الحداد مصرية الغربية
 - أمنية أحمد السيد شعيب مصرية السعودية. أمنية ربيع السيد الشريف
 مصرية منوف. أمين إبراهيم اسماعيل عوض مصري سوهاج. أمين
 اليماني محمد محمد الحسن مصري الغربية. امينة مصري الشرقية.

انتصار السيد على نمر مصري قليوبية - انتصار عمر حامد الصوير
 مصرية السعودية - انجي سلطان محمد عبدالمقصود سليمان مصرية
 القاهرة - السيد احمد السيد عيد شعيب مصري السعودية - انور رسمي
 شلوهول دوش مصري اسقوط - انور نجيب عبدالله سفين مصري ابوتشت -
 الوزر عزب عيسى يوسف مصري المنيا - ايمان احمد حسن المحلاوي
 مصري غربية - ايمان حسن محمد الفخراني مصرية كفر الشيخ - ايمان
 عبده عبدالرحمن السيد مصري دقهلية - ايمان محمد عبدالقدوس مصرية
 السعودية - ايمن احمد محمد دياب ج - م - ع - ايمن صبحي عزيز بولس
 مصري سوهاج - ايمن عبدالعزيز محمد عيسى مصري كفر الشيخ - ايمن
 عبدالعظيم احمد فايد مصري اسقوط - ايمن عبدالقادر بدوي احمد مصري
 القاهرة - ايمن عبداللاه محمد عبدالله مصري قنا - ايمن عوض ابراهيم
 الدين مصري منوف - ايمن فريد ابراهيم الحديدي مصري دقهلية - ايمن
 محمد السعيد هبة مصري - غربية - ايمن محمد عبداللطيف احمد مصري
 سوهاج - آية على مصرية القاهرة - آية محمد مصرية الشرقية - آية محمد
 على مصرية قليوبية - آية نصر مصري السعودية - ايوب على فراج احمد
 مصري قنا - باهر ابراهيم محمد غلاب مصري كفر الشيخ - باهي عبدالنعم
 محمود مصري اسقوط - بخيت كامل عبدالحميد هاشم مصري - سوهاج -
 بدر محمد السيد الشافعي مصري القاهرة - بدرى بشاره عبدالله حسنين
 مصري اسقوط - بدرى عباس حسن محمد مصري اسوان - بدرى عبدالسلام
 عبدالكريم هاشم مصري الجيزة - بدوي احمد عبداللاه مصري سوهاج -
 بدوي محمد اسماعيل عثمان مصري سوهاج - بشاي جاد الكريم بشاي
 موسى مصري سوهاج - بغدادى عثمان محمد شحاتة مصري اسقوط - بلال
 فضل شعبان سيد البصيلي مصري غربية - بهاء معوض ابراهيم الدبية
 مصري منوفية - بهجت بيومي عبدالملط بركات مصري قليوبية - بوسى
 مصرية سوهاج - ثابت على احمد عيسى مصري سوهاج - تامر ابراهيم
 النجدي ابراهيم مصري دقهلية - توفيق عبدالصمد عبدالمحسن مصري
 منوفية - جابر حمدان عبداللاه ابوالحسن مصري سوهاج - جابر رشدي
 عباس حسين مصري سوهاج - جابر شحاتة قطب بيومي مصري البحيرة -
 جابر عبدالحميد همام فراج مصري القاهرة - جاد محمد احمد فرج مصري
 قنا - د معيد عبدالحكم عبدالرحمن مصري سوهاج - جاد الكريم احمد
 عثمان مصري سوهاج - جالا عصام مصرية السعودية - جبالى مساعد
 مهنى جبالى مصري سوهاج - جبر رجب احمد جمعة مصري دقهلية -
 جبريل احمد محمد مصري سوهاج - جبريل محمود احمد مصري سوهاج -
 جرجس رفعت نياظ اسعد مصري اسقوط - جرجس عطا شفيق جرجس
 مصري سوهاج - جعفر حسان عبدالله خليل مصري قنا - جعفر محمد
 السيد حسن احمد مصري قنا - جعفر نور الدين حجاج احمد مصري قنا -
 جلال محمد توفيق مصري المنيا - جمال احمد حسب مصري سوهاج -
 جمال احمد عبدالرحيم مصري سوهاج - جمال الشحات حسن على مصري
 دقهلية - جمال انور عبدالسلام شعله مصري منوفية - جمال جمعة حسن
 حسين مصري القاهرة - جمال سادات رجب مصري دمياط - حسنى حسين
 عبدالعظيم مصري سوهاج - حسنى صديق حسن مصري اسقوط - حسنى
 عبدالمجيد ابراهيم المليجي مصري دقهلية - حسنين محمد حسنين مصري
 الشرقية - حسونة ابوزيد ابراهيم بخيت مصري منوفية - حسين السعيد
 احمد مصري قنا - حسين حسن عباس مصري كفر الشيخ - حسين حسن
 محمد الفخراني مصري كفر الشيخ - حسين عبدالحميد احمد على مصري
 سوهاج - حسين عبدالعال عبداللاه احمد مصري اسقوط - حسين عبداللاه

عبدالمجيد حسن مصري سوهاج - حسين عمر حسن حسنين مصري سوهاج - حسين يونس علي حسين مصري سوهاج - حشمت حسن ابوالمجد احمد مصري سوهاج - حشمت سعدالدين محمد خليفة مصري سوهاج - حشمت صبحي زكي مساعد مصري سوهاج - حشمت عبداللطيف احمد مصري سوهاج - حفصة سعيد مصرية السعودية - حفظي عدلي محروس - مصري - سوهاج، حلمي احمد محمد عبدالكريم مصري سوهاج - حلمي السيد كامل محمد مصري سوهاج - حلمي عبدالحميد مصري سوهاج - حلمي محمد عيد شلبي مصري كفرالشيخ - حمادة احمد حسن مصري قنا - حمادة احمد فاوي عبدالله مصري قوص - حمادة صابر عبدالحكيم سيد مصري اسيوط - حمادة صابر محمود مصري سوهاج - حمادة مصطفى عبدالقادر محمد مصري دقهلية - حمد علم الدين نورالدين مصري قنا - حمد مكير احمد مهران مصري قنا - حمدي السيد عطية مصري - دقهلية - حمدي ثابت عبدالجليل محمد مصري سوهاج - حمدي سعد سليمان محمد مصري القاهرة - حمدي عبدالعز صالحي علي مصري اسيوط - حمدي عوض عبدالصادق مصري سوريا - حمدي محمد عبدالله علي مصري سوهاج - حمدي محمود محمد السيد ندا مصري دقهلية - حميد احمد محمد ابوزيد مصري المنيا - حميدة محمد محمد زغاوه مصرية كفر الشيخ - جمال سليمان مهدي سليمان مصري الجيزة - جمال عبده احمد جامع مصري سوهاج - جمال فوزي حنين بخيت مصري سوهاج - جمال كامل محمد طومان مصري منوفية - جمال محمد عبدالرؤوف علي مصري اسيوط - جمال محمد محمد سليمان مصري قليوبية - جمال محمد محمد عبدالرحيم مصري اسيوط - جمال نجم الدين محمد امين مصري الفيوم - جمعة بدوي احمد بدوي مصري دقهلية - جمعة حامد محمد مصري اسوان - جمعة محمد خليل الفقي مصري كفر الشيخ - جميل جاد السيد حامد مصري ابوتشت - جهاد الدين حسن سمير اسماعيل مصري

منوفية - جودة غندور عبدالقصور مصري الشرقية - جيهان عبدالرازق سالم محمد مصري القاهرة - حاتم عبدالوجود علي عبدالعال مصري سوهاج - حارس خلف قاسم حفني مصري سوهاج - حازم كمال السيد مصري سوهاج - حازم محمد مصري السعودية - حافظ محمد الجنيدى رمضان مصري غربية - حامد احمد حسنين سهل مصري سوهاج - حامد كامل احمد عبدالله مصري سوهاج - حجاج ابوزيد عبدالله مصري المنيا - حسام طه محمد ابراهيم مصري منوفية - حسام علي مصري القاهرة - حسام مرزوق حسين حسن مصري سوهاج - حسنين عبدالسلام محمد عبدالسلام مصري قليوبية - حسن سليمان عبدالغنى بلال مصري الجيزة - حسن سيد علي حسين مصري اسيوط - حسن عبدالراضى احمد حسن مصري قنا - حسن عبدالعظيم حسن علي مصري القاهرة - حسن قفطان احمد سيد مصري اسيوط - حسن محمد حسين محمد مصري قوص - حسن محمد شحاتة عبدالعاطي مصري سوهاج - حسن مصطفى عبدالفتاح العجمي مصري دقهلية - حسن مصطفى يوسف علي مصري الشرقية - حسناء محمد حسن ناصر مصرية السعودية - حسنة محمد عبدالعزيز مصرية غربية - حسنى احمد علي محمد الجندي مصري دقهلية - حنان ابراهيم السيد حماد مصرية دقهلية - حنان فوزي محمد محمود مصرية السعودية - حنفي محمد سيد محمد مصري الفيوم - خالد اسماعيل خليل مصري الشرقية - خالد امين علي حسين مصري سوهاج - خالد بهجت مصري السعودية - خالد حسان احمد السيد مصري قنا - خالد رفاعي محمد حسن مصري سوهاج - خالد سيد احمد محمد مصري سوهاج - خالد عبدالمطلب سيد عبدالرحمن مصري ايبيا - خالد فؤاد علي العيسوي مصري غربية - خالد فاروق حسن محمد - مصري اسيوط - خالد محمد

المصري محمد الباز مصري دقهلية - خالد محمد عبدالنعيم محروس مصري
اسيوط - خالد محمد محمود عبيد مصري بحيرة - خديجة سيد أحمد سيد
أحمد بلح مصرية غربية - خلاوي صادق أحمد مصري قنا - خلف إبراهيم
حسين يوسف مصري سوهاج - خلف عزت خلف رشوان مصري سوهاج -
خلف محمد عبدالرحمن عبدالغفار مصري سوهاج - خلف محمد عبداللـه
مخلوف مصري سوهاج - خلف محمد علي سلمان مصري سوهاج - خليفة
يوسف سباق شعلان مصري قوص - حميس دانيال يوسف مصري سوهاج
- حميس عاطف حسن إبراهيم مصري اسكندرية - حميس عونيات إبراهيم
عونيات مصري بحيرة - خيرى محمد علي يوسف مصري منوفية - خيرية
حسن علي سالم مصرية بنى سويف - د/ محمد محمد محمد نجم مصري
القاهرة - دعاء عبدالنبي مصرية القاهرة - دعاء عصام مصرية السعودية -
دهشورى يوسف أحمد مصري سوهاج - دياب محمد سليمان زيدان مصري
سوهاج - راشد رشيدى رشوان حسنين مصري سوهاج - راضى سيد خليل
إبراهيم مصري بنى سويف - راضى محمد توفيق مصري سوهاج - رأفت
أرميس سليمان حنا مصري سوهاج - رأفت حميس سيد محمد عفيفى
مصري الجيزة - رأفت عبدالرحمن الإمام مصري دقهلية - رأفت محمود
صادق منصور - مصري - القاهرة - رأفت سعد بشارى خليل - مصري -
قوص - رامى محمد محمد نجيب الشاذلى - مصري - القاهرة - رانيا سعيد
محمد بخيت الشاذلى - مصري - الجيزة - زايد خليفة فرج الشويخ -
مصري - الجيزة رباب ربيع إبراهيم الحده - مصري - غربية - ربيع اسماعيل
السيدات الجوهري - مصري - منوف - رجب ابو ضيف محمد عبد العال -
مصري - اسيوط - رجب عوض احمد محمد - مصري - سوهاج - رجب
محمد عبد الحافظ - مصري - اسكندرية رحمة احمد - مصري - السعودية -
رزق محروس رزق عيسى - مصري - البحيرة رشاد صلاح احمد رشيد -
مصري - اسيوط - رشاد مصطفى حسن - مصري - قنا - رشدي علي محمود
احمد - مصري - نجع حمادى - رشدي محمد عبد الرشيد - مصري - اسيوط -
رشيدى رشوان حسنين جوده - مصري - سوهاج - رضا شعبان إبراهيم
الزناى - مصري - غربية - رضا شوقي فتوح حسين - مصري - الجيزة -
رضا عبد السميع عطوه علي - مصري - منوفية - رضا محمد عبده العزب -
مصري - دقهلية - رضا محمد علي عبد الله - مصري - الاسكندرية -
رضوان شيبه احمد عبد القادر - مصري - الفيوم - رفاعى محمد جاد الكريم
ابراهيم - مصري - سوهاج - رفعت زيان علي محمد - مصري - سوهاج -
رفعت عز العرب محمود امين - مصري - سوهاج - رمضان ابراهيم محمد -
مصري - الشرقية - رمضان احمد سرحان - مصري - اسيوط - رمضان
احمد محمود شعير - مصري - منوفية - رمضان سيد نصار محمد - مصري
- بنى سويف - رمضان هاشم جابر احمد - مصري - سوهاج - روان نصر -
مصري - بورسعيد - رياض احمد محمد - مصري - سوهاج - ريتاد
عبد الحميد عبد الفتاح محمد الجوهري - مصري - السعودية - ريهام علي
محمد علي - مصري - سوهاج - زايد سيد زايدمتولى - مصري - الجيزة -
زكريا احمد عبد الله عبد الجواد - مصري - سوهاج - زكريا عطية حسن
حامد - مصري - دقهلية - زكى السيد عيسى عثمان - مصري - سوهاج -
زين العابدين سيد عبدالفتاح عمار - مصري - المنيا - زين محمد محمد زين
- مصري - بحيرة زينب سيد عبد الرحيم شعبان - مصري - القاهرة - زينب
محمد احمد ابو المكارم - مصري - بحيرة زينب محمد عبد العزيز حامد -
مصري - سارة عصام احمد محمد خليل - مصري - السعودية -
اسكندرية - سارة محمد عبد القدوس احمد - مصري - السعودية - سالم
علم - بختت سالم - مصري - اسيوط - سامح شعبان حسن حسن دقهلية -

سامي عبد العزيز عبد المطلب مصري - غربية - سامي فتحي فرنك عبيد -
مصري - سوهاج - سامي محمد حسين علي - مصري - الشرقية - سامي
محمود سلطان حسنين - مصري - سوهاج - سامية احمد مصيلحي -
مصري - الشرقية - سامية حسن شاهين حسن - مصري - اسماعيلية -
سامية رجب مرسى الدسوقي - مصري - غربية سامية عبد العزيز النبوي
يوسف - مصري - دقهلية - سحر عبد المجيد عبد ربه منصور - مصري -
القاهرة - سعد محمد احمد مسعود سوهاج - سعد ابو الحمد احمد
مطاوع - مصري - سوهاج - سعد ابوالمجد اسماعيل - مصري - الاقصر -
سعد حشمت مختار الحداد - مصري - سوهاج سعودي السيد عارف د
سوهاج - سعودي - مساعد صديق عبد الرحيم - مصري - سوهاج - سعيد
السيد ابراهيم السيد - مصري - كفر الشيخ - سعيد سعد زغلول محمود -
مصري - الاسكندرية سعيد سيد ابراهيم - مصري - قليوبية سعيد سيد
محمد محمد - مصري - الجيزة - سعيد عبد السميع عطوه - مصري - منوفية
سعيد عبد الفتاح محمد الزيني - مصري - قليوبية - سعيد فتحي حلمي
حسين - مصري - الفيوم سعيد فوزي سيد محمد - مصري - ابو تشت
سعيد محمود زكي علي - مصري - منوفية - سلمى سيد - مصري - القاهرة
- سليمان عبيد خليل جندى - مصري - سوهاج - سماح فخري محمود
صالح مصري - اسكندرية - سمير احمد عبد الغفار شرف الدين - مصري -
منوفية - سمير السيد محمد علي - مصري - سوهاج - سمير حامد علي عبد
العال - مصري - سوهاج - سمير حنا جرجس - مصري - اسيوط - سمير
صلاح فتوح خليل - مصري - دقهلية - سمير عبد العظيم عبد الكريم -
مصري - قليوبية - سمير عبد الفتاح السباعي العوفي - مصري - اسكندرية
سمير محمد علي همام - مصري - قنا - سناء فاروق توفيق عبده - مصري
- الجيزة - سناء مصطفى محمد عبد اللطيف - مصري - قنا - سها صبرى -
مصري - بحيرة - سهام صالح اسماعيل - مصري - القاهرة - سيد ابو زيد
احمد ابو زيد - مصري - اسيوط - سيد احمد محمد محمد امام - مصري -
الجيزة - سيد احمد محمد موسى - مصري - قوص - سيد العبد ادم عثمان -
مصري - قنا سيد عبد الستار محمد - مصري - القاهرة - سيد عبد البصير
جلال عطيفي - مصري - اسيوط - سيد عبد الحكيم حسنين عوض - مصري
- اسيوط - سيد عبد الحميد عابدين محمد - مصري - سوهاج - سيد عبد
الحميد عبد المقصود علي - مصري - القاهرة - سيد عبد الخالق صالح
محمد - مصري - القاهرة - سيد عبد العزيز عبد المجيد علام - مصري -
الفيوم - سيد عبده مسعود عبد الله - مصري - قنا - سيد علي دياب علي -
مصري - بورسعيد - سيد علي سليمان حسنين - مصري - اسيوط - سيد
فوزي اسماعيل شعبان - مصري - اسيوط - سيد محمد احمد سليمان -
مصري قليوبية - سيد محمد غنيم ابراهيم - مصري - القاهرة - سيد مرشد
علي عوض - مصري - ابو تشت - سيد مصطفى عطا مصطفى - مصري -
اسيوط سيد هاشم محمود عبد الرحيم - مصري - قنا - سيف عبد الحميد
محمد امبابي - مصري - سوهاج - شادي حمدي محمد محمد درويش -
مصري - السعودية - شارف كامل حسين عبد الله - مصري - البحيرة -
شبيب السيد شبيب بخيت علي - مصري - سوهاج شحات محمد عبد
العزيز - مصري - بحيرة - شحاتة علي عمران رشوان - مصري - سوهاج
- شذا حمدي محمد محمود درويش - مصري - السعودية - شريف حمدي -
مصري - السويس شعبان احمد بطيخه - مصري - بنى مزار - شعبان احمد
عبد ربه - مصري - دقهلية - شعبان احمد عبد الواحد شحاتة - مصري -
منوفية - شعبان رجب شعبان اسماعيل - مصري - اسكندرية، شعبان
رمضان ابراهيم - مصري - دقهلية، شعبان رمضان عبدالموجود عبدالمجيد -
مصري - سوهاج، شعبان سعد عبدالكريم حسام الدين - مصري - البحيرة،

شعبان عبدالفضيل حسن على - مصرى - المنيا، شعبان عجمي راشد - مصرى - الفيوم، شعبان قرنى أحمد حسن - مصرى - بنى سويف، شعبان محمد فتح الله الشوره - مصرى - غربيه، شعبان محمد فرج - مصرى - المنيا، شعبان محمد محمود عجمي - مصرى - بحيرة، شعبان يوسف أحمد - مصرى - سوهاج، شهاب رجب - مصرى - السعيدية، شهد عادل - مصرى - بنى سويف، شوقي حسين حسن - مصرى - سوهاج، شوقي عبدالجليل عبدالرحمن - مصرى - سوهاج، شوقي محمد عطية عثمان - مصرى - اسيوط، شهد محمد وهبه - مصرى - قليوبية، شيرين فاروق سيد وهبه - مصرى - فيوم، شيماء حمدي محمد درويش - مصرى - السعيدية، صابر أحمد السيد مصطفى - مصرى - ابوتشت، صابر حمدي بشري جاهين - مصرى - سوهاج، صابر خلف محمد اسماعيل - مصرى - سوهاج، صابر خليفة محمود أحمد - مصرى - نجع حمادى، صابر درويش حسن - مصرى - قليوبية، صابر رفاعى حمدان صابر - مصرى - ابوتشت، صابر سعيد حسن - مصرى - قنا، صابر محمد علوان عبدالله - مصرى - سوهاج، صابر محمد عليان - مصرى - اسيوط، صابر يوسف حفى محمد - مصرى - سوهاج، صالح كامل ميخائيل - مصرى - اسيوط - صالح مجرب علوانى صالح - مصرى - الفيوم، صباحى أبوالمجد مكي أحمد - مصرى - قنا، صباحى الصاوى أحمد أبو العيزين - مصرى - غربيه، صباحى عبدالصمد المنياوى صالح - مصرى - كفر الشيخ، صباحى عكر جبره - مصرى - سوهاج، صباحى للوم عبدالكريم عوض - مصرى - الفيوم، صباحى محمد أحمد عويس - مصرى - البحيرة، صبرى حسن الصاد - مصرى - الشرقية - عاصم عثمان عثمان سند - مصرى - اسيوط - وعاطف السيد اسماعيل عبدالنبي - مصرى - سوهاج - وعاطف حماد عبدالباسط حساتين - مصرى - سوهاج - وعاطف حمدون السيد - مصرى - سوهاج - وعاطف عبدالعزيز حسين

موسى - مصرى - منوفية - وعاطف عبدربه عبد ربه - مصرى - كفر الشيخ - وعاشور احمد دياب علوبة - مصرى - سوهاج - وعامر أحمد زين العابدين أحمد مصرى - سوهاج - وعائده متولى عبدالمطلب - مصرى - الشرقية - وعبادى اسماعيل خليل أحمد - مصرى - قفط - وعبدالحميد محمد الوالى محمد - مصرى - سوهاج - وعبدالحكيم محمود الشمندي - مصرى - سوهاج - وعبدالحميد عبدالمبدي على أحمد - مصرى - سوهاج - وعبدالحميد عوض عبدالحميد - مصرى - غربيه - وعبدالسلام بهى الدين تغيان - مصرى - ابوتشت - وعبدالعزيز زين محمد الوالى - مصرى - سوهاج - وعبدالعزيز محمد عبدالعزيز احمد سليمان - مصرى - قليوبية - وعبدالفتاح عبدالعال سيد حسن - مصرى - اسيوط - وعبدالله أبو الفتوح محمد - مصرى - القاهرة - وعبدالله أحمد مدالله - مصرى - بريده - وعبدالله محمد - مصرى - اسكندرية - وعبدالمنعم فراج عبدالمنعم - مصرى - سوهاج - وعبدالباسط جبريل عبدالحافظ - مصرى - سوهاج - وعبدالباسط عبدالرحمن عبدالحميد - مصرى - سوهاج - وعبدالباسط مجاهد عبدالراضى محمود - مصرى - سوهاج - وعبدالباقي صالح عبدالباقي - مصرى - المنيا - وعبدالباقي محمد عبدالباقي عبدالواحد - مصرى - الجيزة - وعبدالجواد خالد محمد ابراهيم - مصرى - اسماعيلية - وعبدالحكم كمال عبدالحميد محمد - مصرى - اسيوط - وعبدالحكيم السيد حسن على - مصرى - الشرقية - وعبدالحميد كمال عبدالحميد محمد - مصرى - قنا - وعبدالحميد محمود التهامي عبدالقصور - مصرى - اسماعيلية - وعبدالحميد عبدالحميد محمد المنسى - مصرى - دقهلية - وعبدالحميد عبدالفتاح محمد الجوهري - مصرى - دمياط - وعبدالحميد عبدالواحد عبدالحميد جابر - مصرى - منوفية - وعبدالحميد

على أحمد - مصري - سوهاج - وعبد الحميد على أحمد عبد المولى - مصري -
 سوهاج - وعبد الحميد على طلبة - مصري - سوهاج - وعبد الحميد على
 محمد محمد - مصري - سوهاج - وعبد الحميد على مغربي على - مصري -
 سوهاج - وعبد الحميد عوض محمد - مصري - سوهاج - وعبد الحميد
 مصيلحي عبد الحميد - مصري - القاهرة - وعبد الراضى عطيت الله محمد -
 مصري - قنا - وعبد الرؤوف حسنين عبد الرؤوف عبد الهادى - مصري -
 دقهلية - عبد الرؤوف عبد النبى رزق الله نصر الدين - مصري - سوهاج -
 وعبد الرحيم عبد الله عمارة - مصري - غربية - وعبد الرحمن بهجت - مصري -
 السعودية - وعبد الرحمن رجب - مصري - بنى سويف - وعبد الرحمن سعيد -
 مصري - الفيوم - وعبد الرحمن سعيد فتحى - مصري - الفيوم - وعبد الرحمن
 عبد الله حسن مشرف - مصري - الشرقية - وعبد الرحمن عبد النبى - مصري -
 القاهرة - وعبد الرحمن على أحمد أبويوسف - مصري - الجيزة -
 وعبد الرحمن محمد - مصري - القاهرة - وعبد الرحمن محمد عبد الفتاح عوف
 - مصري - دقهلية - وعبد الرحمن محمد أبو الفرح - مصري - السعودية
 - عبد الرحمن محمد محمد صالح - مصري - السعودية - وعبد الرحيم أحمد
 عبد الرحيم - مصري - اسيوط - وعبد الرحيم سليم ابراهيم - مصري - قنا -
 وعبد الرحيم على عبد الرحيم على - مصري - دقهلية - وعبد الرحيم على
 مصطفى - مصري - قنا - وعبد الستار حامد راتب حامد - مصري - سوهاج -
 وعبد الستار سعيد سيف رشدان - مصري - المنيا - وعبد الستار محمود
 محمد سليمان - مصري - سوهاج - عبد السلام عبد النعيم غالى منصور -
 مصري - اسيوط - وعبد السميع عبد الشافى - مصري - سوهاج -
 وعبد العاطى محمد محمود رضوان - مصري - سوهاج - وعبد العال على
 عبد العال حسين - مصري - سوهاج - وعبد العال فتحى عبد العال محمد -
 مصري - سوهاج - وعبد العزيز سليم وهب الله - مصري - نجع حمادى -
 وعبد العزيز عبد القادر حمد محمد - مصري - الشرقية - وعبد العزيز كمال
 سعيد محمد - مصري - الفيوم - وعبد العزيز محمد السيد محمد الحاج على
 - مصري - دقهلية - وعبد العظيم حسن على - مصري - القاهرة - وعبد العظيم
 محمود عبد الجابر بكر - مصري - اسيوط - وعبد العظيم نصر - مصري -
 السعودية - وعبد العظيم خالد عبد الرحيم أحمد - مصري - سوهاج -
 وعبد الغنى ابوبكر دسوقي الشرقاوى - مصري - الوادى الجديد -
 وعبد الفتاح تغابن أحمد عبد العال - مصري - أبوتشت - وعبد الفتاح رسمى
 منصور شافعى - مصري - الجيزة - وعبد الفتاح عبد الحميد يونس -
 مصري - سوهاج - وعبد الفتاح محمد ابراهيم مجاهد - مصري - الشرقية -
 وعبد الفتاح محمد على - مصري - أبوتشت - وعبد الكريم خلف حامد
 عبد الكريم - مصري - سوهاج - وعبد الكريم عبد السلام محمد حسن - مصري -
 الشرقية - وعبد الله أحمد - مصري - السعودية - وعبد الله رجب - مصري -
 السعودية - وعبد الله زايد باشا صديق - مصري - اسيوط - وعبد الله عبد الله
 الصبيحى على - مصري - دقهلية - وعبد الله منصور عبد الله -
 مصري - سوهاج - وعبد الله عبد الوهاب عبد الله محمد - مصري - قنا -
 وعبد الله كمال أنور عبد الغنى - مصري - السعودية - وعبد الله محمود ماجد
 محمد - مصري - نجع حمادى - وعبد الله نصر - مصري - السعودية -
 وعبد المجيد لبن عبد اللطيف - مصري - سوهاج - وعبد المحسن ريان على
 محمد - مصري - سوهاج - وعبد المطلب محمود أحمد عثمان - مصري -
 سوهاج - وعبد المنعم أحمد ابراهيم عبيد - مصري - البحيرة - وعبد المنعم
 صابر صبرة - مصري - اسيوط - وعبد الموجود أحمد عبد الموجود - مصري -
 جيبوتى - وعبد الناصر أحمد عبد الرحمن محمود - مصري - القاهرة -

وعبد الناصر على بلال ابراهيم - مصرى - سوهاج - وعبد الناصر محمد السيد سيد أحمد - مصرى - كفر الشيخ - وعبد الناصر محمد عبداللطيف - مصرى - سوهاج - وعبد الناصر محمود أحمد حسن - مصرى - سوهاج - وعبد النبي اسماعيل على عبد الحفيظ - مصرى - منوفية - وعبد الهادي عبد السيد عبد الواحد - مصرى - الفيوم - وعبد الهادي عثمان عبد الهادي

عثمان - مصرى - اسيوط وعبد الهادي محمد أحمد البيومي - مصرى - غربية - وعبد الهادي معوض سيد على - مصرى - قنا - وعبد ربه لبن سعيد محمد عمر - مصرى - سوهاج - وعبد حسن صادق آدم - مصرى - أسوان - وعبد معوض احمد - مصرى - أرمنت - وعبد صدقي عصر السيد - مصرى - سوهاج - وعبد العزيز ابراهيم رشوان - مصرى - اسيوط وعثمان شكرى ثابت محمد - مصرى - اسيوط - وعثمان عبد السميع عثمان عبد السميع - مصرى - المنيا - وعبد عطية - مصرى - دقهلية - وعبد أحمد محمد الصفي - مصرى - منوفية - وعرفات عبد القادر أحمد - مصرى - القاهرة - وعرفة محمد على الجهلان - مصرى - سوهاج - وغريب رشوان فهيم عبد الكريم - مصرى - سوهاج - وعزالعرب أحمد حامد عرابي - مصرى - اسيوط - وعزت أمين محمد قابل - مصرى - قليوبية - وعزت عبد المنعم فرج عبد الله - مصرى - اسيوط - وعزت عزت عبد العزيز أبو المجد - مصرى - كفر الشيخ - وعشرى عثمان جمعة حنفى - مصرى - الفيوم - وعشرى محمد حسين سرور - مصرى - أبوتشت - وعصام الداخلى عبد الوهاب السيد - مصرى - المنيا - وعصام خفاجى عبد الشافى حسين - مصرى - اسيوط - وعصام عبد السلام ابراهيم عسر - مصرى - اسكندرية - وعصام محمد على اسماعيل - مصرى - قنا - وعصام محمود صابر عيسى النجار - مصرى - الشرقية - وعصام محمود محمد محمود - مصرى - سوهاج - وعصمت السيد أبو الحمد خليفة - مصرى - سوهاج - وعطا الله أبو الوفا قمبر عسر - مصرى - أبوتشت - وعطا سليم حسن أحمد - مصرى - سوهاج - وعطا عبد الله عطا على - مصرى - غربية - وعطا الله غطاس عطا الله صليب - مصرى - أرمنت - وعطيات امين حسن وردة - مصرى - قليوبية - وعطيفى جابر رشدان محمود - مصرى - سوهاج - وعطية السيد السيد أبو عامر - مصرى - منوف - وعطية محمود احمد مناع - مصرى - القاهرة - وعفاف محمد ابراهيم - مصرى - الفيوم - وعفاف محمود عبد العظيم جاد - مصرى - غربية - وعفت محمود محمد عزمى - مصرى - القاهرة - وعلاء أحمد عبد العال احمد - مصرى - اسيوط - وعلاء الدين عبد العزيز عبد العليم - مصرى - اسيوط - وعلاء الدين عبد الغنى محمد عيد - مصرى - الشرقية - وعلاء الدين محمد عبد ربه حجاج - مصرى - الجيزة - وعلاء حمدي خلف الله عبداللطيف - مصرى - سوهاج - وعلاء راضى عبد العظيم احمد - مصرى - المنيا - وعلاء محمود على السيد - مصرى - سوهاج - وعلاء محيى الدين عبد اللطيف معوض - مصرى - الجيزة - وعلاقات جودة يوسف قوشة - مصرى - منوفية - وعلى ابراهيم عباس حسن - مصرى - اسكندرية - وعلى ابو الهدي حافظ يوسف - مصرى - دقهلية - وعلى احمد على محمد - مصرى - عنتر عبد العزيز عثمان عمر (مصرى) فقط، عواطف جمال محمد ابراهيم (مصرى) بنى سويف، عواطف رشدى سعيد السيد (مصرى) فيوم، عوض الله صبحى عبادى (مصرى) فرشوط، عوض هارون غطاس (مصرى) سوهاج، عونى تواب عطية (مصرى) اسيوط - عيد جمعة فرغل سيد (مصرى) الجيزة، عيد حنفى أبوسريع أحمد (مصرى) الجيزة، عيد عبد السلام محمد (مصرى) الفيوم، عيد عبد الواحد السيد الخميسى (مصرى) دقهلية، عيسى يوسف أحمد الكيال (مصرى) أسوان، غادة أحمد

مصطفى غزة (مصرى) الشرقية - غلاب منير مناع أحمد (مصرى) سوهاج،
فؤاد أبو الوفا على محمود (مصرى) قنا، فاتن شعبان الأسيد محمد
(مصرى) دقهلية، فاتن محمد عبد الله أبو العينين (مصرى) الغربية، فادي
مفيد حرقبال يوسف (مصرى) سوهاج، فادية حسن أحمد رمضان (مصرى)
الشرقية، فاطمة أحمد مختار عبد الجابر أحمد (مصرى) المنيا، فاطمة
الشحات حماد رضوان (مصرى) دمياط، فاطمة على حسن البليعى (مصرى)
غربية فاطمة محمد (مصرى) دقهلية فاطمة محمد (مصرى) القاهرة فاطمة
محمد شعيب حسين محمد (مصرى) الجيزة - فاطمة محمد على (مصرى)
قليوبية، فائزة عبد الراضى عثمان (مصرى) أسوان، فائزة عابدين عبد الله
أحمد (مصرى) قنا، فائزة عبد الحميد ابراهيم الرفاعى (مصرى) الشرقية،
فائزة عبد الهادي محمود طایل (مصرى) منوفية، فتحى أحمد الطاهر فتح
الباب (مصرى) الشرقية، فتحى أحمد عطيفى عبد العال (مصرى) الجيزة،
فتحى أنور أبوالمجد (مصرى) أبوتشت، فتحى بسيونى أحمد النشار
(مصرى) منوفية، فتحى بسيونى حافظ محمد (مصرى) منوفية، فتحى عبد
الله على (مصرى) دقهلية، فتحى عبد الله دردير حسن (مصرى) قنا، فتحى
عطية محمود عامر (مصرى) الأقصر، فتحى محمد محمد عطية (مصرى)
الشرقية، فتحى مرزوق محمد حسن (مصرى) أسيوط فخرى ابراهيم بطرس
شنوده (مصرى) سوهاج، بدوى كمال (مصرى) السعودية، فراج أحمد على
حميد (مصرى) قنا، فراج عبد الرحمن محمود (مصرى) سوهاج، فراج عبد
الله جاد، ابراهيم (مصرى) سوهاج، فرج أنور عبد الحميد حسنين
(مصرى) دقهلية، فرج بادير فرج مرزوق (مصرى) سوهاج، فرج رشاد عبد
الحليم مري (مصرى) سوهاج، فرحان رياض فرحان أحمد (مصرى)
الجيزة، فرحان فتحى ابراهيم أحمد (مصرى) أسيوط، فريد يوسف
أبو الوفا (مصرى) سوهاج، فطومة عبد المنعم علوان محمد (مصرى)
الشرقية، فكتور عطية سند عطية (مصرى) قنا، فوزى الصغير متولى
(مصرى) سوهاج، فوزى أمين حسن محمد (مصرى) قنا، فوزى سيد أحمد
سلامة (مصرى) الجيزة، فوزى على محمد أحمد (مصرى) سوهاج، فوزى
محمد عبد الراضى (مصرى) قوص، فوزية فتحى محمود قطب (مصرى)
الفيوم، فيصل حماد مصطفى خليفة (مصرى) سوهاج، فتحى السيد
أبو الحمد خليفة (مصرى) سوهاج، قناوى ابراهيم محمد أحمد (مصرى)
أبوتشت، كارم محمود سليم أحمد (مصرى) سوهاج، كلثوم عبد الستار
(مصرى) المنيا، كمال المغربى أحمد شرف (مصرى) دمياط كمال عبده
العسكري (مصرى) البحيرة كمال كامل خلاف (مصرى) أسيوط كمال
محمود حسام حسن (مصرى) سوهاج كوثر عبد اللطيف محمد اسماعيل
(مصرى) القاهرة - لطفى حليم عبد الملاك جرجس (مصرى) قنا.

لطفى محمد لطفى السيد (مصرى) اسكندرية لقاء فوزى (مصرى)
السعودية لوزة محمد على (مصرى) بحيرة، ليا (مصرى) القاهرة - ليلي
سعد سيد أحمد (مصرى) كفر الشيخ - ماريهان (مصرى) القاهرة - مازن
سعيد (مصرى) القاهرة - مازن نصر صابر السيد سليم (مصرى)
بورسعيد، مؤمن حربى عبد الحليم أحمد (مصرى) سوهاج ماهر ابراهيم
عوض الطيب (مصرى) بحيرة. ماهر صادق الشحات ابراهيم (مصرى)
دقهلية. ماهر محمود أحمد سرور (مصرى) أبوتشت. مبارك محمود عبد
الكريم عبد الله (مصرى) قنا. مبروك محمد بلال السودانى (مصرى)
غربية. مجاهد محمود عليمى أحمد (مصرى) سوهاج.. مجدى صفاء
الدين عبد العزيز مؤمن (مصرى) المنوفية. مجدى محمد ابراهيم
الرحمن (مصرى) اسكندرية. مجدى نصر الدين جمال السعيد (مصرى)
السعودية. محاسن السيد صالح فوده (مصرى) كفر الشيخ - محاسن

بدوى المرسى حماد (مصرى) الغربية. محاسن على مبارك سعد الله
(مصرى) بورسعيد. محب حسن محمد محمد (مصرى) أسوان، مجد خيرى
رفعت السيد (مصرى) القاهرة... محسن أحمد موسى عبد العال (مصرى)
الدقهلية. محسن حسين ابراهيم (مصرى) الفيوم. محسن شوقي انس
السيد وهبة (مصرى) القاهرة محسن محمود عبد الرحمن أحمد (مصرى)
سوهاج محسن مختار عنتر سعد المنزلاوى (مصرى) دقهلية محمد حامد
معروف (مصرى) القاهرة محمد (مصرى) السعودية محمد (مصرى)
الشرقية محمد ابراهيم أحمد (مصرى) قنا محمد ابراهيم صلاح (مصرى)
السعودية - محمد ابراهيم عبد الغنى عبد الشافى (مصرى) غربية محمد
ابراهيم محمد ابراهيم (مصرى) بنى سويف - محمد ابراهيم محمود
اسماعيل (مصرى) منوفية محمد ابو الفتوح عبد الحميد مغيزل (مصرى)
سوهاج - محمد ابو الوفا رضوان عمر (مصرى) سوهاج - محمد أحمد
(مصرى) السعودية - محمد أحمد (مصرى) السعودية - محمد أحمد عبد
الرحمن (مصرى) منوفية - محمد أحمد عبد الرحمن عبد الفتاح (مصرى)
سوهاج - محمد أحمد عبد الحليم حسن (مصرى) المنيا - محمد أحمد عبد
الرحيم محمد (مصرى) سوهاج، محمد أحمد محمد (مصرى) القاهرة -
محمد أحمد محمد القللى (مصرى) غربية، محمد أحمد مصطفى حسين
غزة (مصرى) الشرقية - محمد أحمد منصور على (مصرى) سوهاج - محمد
اسحاق ابراهيم المليجى (مصرى) اسكندرية - محمد اسماعيل عبد السلام
عجمية (مصرى) اسكندرية - محمد السيد (مصرى) دقهلية - محمد السيد
أحمد شتات (مصرى) دقهلية - محمد السيد عارف عبد الرحمن (مصرى)
سوهاج - محمد السيد عبد اللطيف أبوزقم (مصرى) سوهاج - محمد السيد
عبد الموجود (مصرى) سوهاج، محمد السيد محمد على (مصرى) سوهاج -
محمد السيد محمود محمد (مصرى) سوهاج، محمد أنور عبد الحميد
حسانين (مصرى) دقهلية - محمد بهجت بيومى عبد المطلب (مصرى)
قليوبية - محمد ثابت عبد الرحمن محمد (مصرى) أسيوط - محمد جابر
أبو الوفا حسن (مصرى) نجع حمادى - محمد رمضان عرفة الصعيدى
(مصرى) البحيرة، محمد جمال (مصرى) السعودية - محمد حامد محمد
(مصرى) اسكندرية - محمد حسن (مصرى) الشرقية - محمد حسن ابراهيم
عامر (مصرى) أسيوط - محمد حسن الدمرداش (مصرى) دقهلية - محمد
حسن راوى عبد الجليل (مصرى) قنا - محمد حسن محمد ابراهيم
(مصرى) اسكندرية - محمد حسن محمود محمد (مصرى) المنيا - محمد
حسن مصطفى عبد الفتاح العجمى (مصرى) دقهلية - محمد حسين
أبو الخير محمد (مصرى) دقهلية - محمد حفظى برعى (مصرى) سوهاج -
محمد حمدان محمود أبو الحسن (مصرى) سوهاج - محمد راتب محمد
عمر (مصرى) أسيوط - محمد رءوف ابراهيم على (مصرى) السعودية -
محمد رزق محمد على (مصرى) القاهرة - محمد رضا الغريب أحمد
(مصرى) دقهلية - محمد زكريا محمد محمد على البنهاوى (مصرى) دقهلية
- محمد سعد عبد التواب حميدة (مصرى) بنى سويف، محمد سيد كامل
عبد (مصرى) الفيوم - محمد شاكر محمد الخولى (مصرى) القاهرة، محمد
شرف مصطفى طنطاوى (مصرى) القاهرة - محمد شعبان أحمد عبد ربه
(مصرى) السعودية، محمد على محمد فرحات - مصرى - قليوبية - محمد
عوض السيد فرج - مصرى - دقهلية - محمد عيد سلطان مطر - مصرى -
الفيوم - محمد فتحى عبد العظيم عثمان - مصرى - أسيوط - محمد كامل
امبابى أحمد - مصرى - سوهاج - محمد كمال ابراهيم مصطفى - مصرى -
القاهرة - محمد لطفى عبد الغفار بدوى - مصرى - دقهلية - محمد ماهر
ابراهيم - مصرى - بنى سويف - محمد مبروك ادريس محمود - مصرى -
بنى سويف محمد متولى السيد عمري - مصرى - البحيرة - محمد مجدى
حسين - مصرى - القاهرة - محمد مجدى عربى حسن - مصرى - ج.م.ع -

محمد محروس رزق عيسى - مصرى - البحيرة - محمد محمد أحمد
 إسماعيل - مصرى - دقهلية - محمد محمد حافظ يوسف خليل - مصرى -
 أسكندرية - محمد محمد عبدالعاطي علي - مصرى - الشرقية - محمد محمد
 عبدالقادر عبدالرازق - مصرى - الشرقية - محمد محمد غازي - مصرى -
 ج.م.ع - محمد محمد القماح - مصرى - بحيرة - محمد محمد يوسف الزغبى
 - مصرى - دقهلية - محمد محمود السمان - مصرى - سوهاج - محمد
 محمود صادق معوض - مصرى - أسكندرية - محمد محمود عبدالعال فراج
 - مصرى - سوهاج - محمد محمود عبد الوهاب رضوان - مصر - سوهاج -
 محمد محمود عبده فاروق - مصرى - دقهلية - محمد محمود علي محمود -
 مصرى - أسوان - محمد محمود محمد عثمان - مصرى - سوهاج - محمد
 محمود مهران - مصرى - سوهاج - محمد مراد محمد أمين محمد - مصرى -
 سوهاج - محمد مصطفى الدسوقي مراد - مصرى - الغربية - محمد مصطفى
 درويش أحمد - مصرى - القاهرة - محمد مصطفى فهمي مبروك - مصرى -
 القاهرة - محمد مصطفى محمد بسيوني - مصرى - منوفية - محمد نصر -
 مصرى - السعودية - محمد هشام - مصرى - السعودية - محمد شعبان
 محمد عبدالعال - مصرى - الفيوم - محمود السيد سعد محمد الفقى -
 مصرى - البحيرة - محمود أحمد محمد رضوان - مصرى - سوهاج - محمود
 أحمد محمد عثمان - مصرى - سوهاج - محمود أدهم سالم دهيم - مصرى -
 دقهلية - محمود حسن محمد إبراهيم - مصرى - أسكندرية - محمود زكريا
 عبدالرحمن السيد - مصرى - دقهلية - محمود سرور أحمد الزيان - مصرى -
 الغربية - محمود سيد - شحاتة علي - مصرى - اسيوط - محمود شندى سمان
 نصر - مصرى - سوهاج - محمود صالح عبدالحليم عمر - مصرى - المنيا -
 محمود عبدالرحيم عثمان محمود - مصرى - سوهاج - محمود عبدالعزيز
 خليل عبدالعزيز - مصرى - اسيوط - محمود عبدالفتاح بدرى - مصرى -
 الغربية - محمود عطية اسماعيل - مصرى - بحيرة - محمود علي بيومي علي -
 مصرى - القاهرة - محمود فتحى محمد قمح - مصرى - منوفية - محمود
 فتحى محمود عامر - مصرى - دقهلية - محمود كامل محمد دياب - مصرى -
 قنا - محمود محروس عبدالعليم قاسم - مصرى - الجيزة - محمود محمد -
 مصرى - السويس - محمود محمد أحمد - مصرى - القاهرة - محمود محمد
 عبدالله - مصرى - الشرقية - محمود محمد محمد عبدالعطى - مصرى -
 السعودية - محمود محمد محمود أحمد - مصرى - قوص - محمود محمد
 محمود سليمان - مصرى - دقهلية - محمود مصطفى حجازى مصطفى -
 مصرى - دقهلية - محمود مصطفى محمود - مصرى - سوهاج - محمود
 محمد أحمد الشامى - مصرى - قليوبية - مخلص محمد عبدالنواب
 قمر الدولة الشرنوبى - مصرى - الغربية - مدحت لبيب صادق محمد - مصرى -
 قليوبية - مرسى سيد إبراهيم - مصرى - الفيوم - مرسى محمد مرسى
 محمد - مصرى - سوهاج - مرعى فضل الله عبدالقادر - مصرى - البحيرة -
 مروة محمد - مصرى - أسكندرية - مريم اشرف - مصرى - السعودية - مريم
 سعيد - مصرى - أسكندرية - مريم شعبان السيد - مصرى - السعودية -
 مريم محمد قاسم محمود علي قاسم - مصرى - القاهرة - مسعد صبحى
 محمد منصور خليل - مصرى - القاهرة - مسعد مسعد علي الامام - مصرى -
 دقهلية - مصباح سيد محمد زيان - مصرى - اسيوط - مصطفى أحمد حسن
 محمد - مصرى - الغربية - مصطفى السيد مصطفى أحمد - مصرى - سوهاج -
 مصطفى الشناوى السعيد السعيد - مصرى - القاهرة - مصطفى أمين
 عبدالحليم الدمياطى - مصرى - ج.م.ع - مصطفى حبش أحمد إسماعيل -
 مصرى - المنيا - مصطفى كمال الدين محمد ابوزيد - مصرى - قنا - مصطفى
 لبيب زاهر بدر - مصرى - دمياط - مصطفى محمد بشندى عمر - مصرى -

القاهرة مصطفى محمد عبد الرحيم - مصرى - اسيوط - مصطفى محمد مصطفى غالى - مصرى - اسيوط - مصطفى يونس إسماعيل حسن - مصرى - سوهاج - مصطفى زكى مصطفى - مصرى - دشنا - مظهر حافظ عبدالراضى خليل - مصرى - سوهاج - معبد أحمد مهنى عثمان - مصرى - اسيوط - معتز مسعد محمد محمد - مصرى - دقهلية - معروف أحمد عبدالرحمن - مصرى - سوهاج - مغاورى صابر عبدالحميد مبارك - مصرى - غربية - ممدوح سليمان عبدالقادر محمد - مصرى - قنا - ممدوح فؤاد ابوالوفا على - مصرى - قنا ممدوح فتح الله جميل ابوالعلا - مصرى - ارمينت - ممدوح محمد أحمد ابوزيد - مصرى - قنا - ممدوح محمد رفاعى أحمد - مصرى - سوهاج - ممدوح محمود عبدالعليم طه - مصرى - المنيا - منار - مصرى - السعودية منال محمد صميده السيد - مصرى - فيوم - منال محمد على عزب - مصرى - قليوبية - منصور دسوقي عبدالنعيم محمد - مصرى - سوهاج - منصور عبدالحميد عبدالعال - مصرى - سوهاج - منة الله جمال - مصرى - السعودية - منى إبراهيم بيومى - مصرى - القاهرة - منى عبداللطيف أحمد عبدالحارس - مصرى - سوهاج - على عثمان أمين - مصرى - بنى سهيلة - مها صبرى - مصرى - بحيرة - مهاب أشرف - مصرى - القاهرة - مهدى محمود محمد فرج - مصرى - سوهاج - موسى فوزى موسى اسماعيل - مصرى - الجيزة موعود توفيق وهب الله أحمد - مصرى - سوهاج - موهوب على ضيف الله العقباوى - مصرى - دقهلية مى - مصرى - دقهلية - مى - مصرى - السعودية - ميخائيل بطرس شنوده نصر - مصرى - سوهاج ناجح زين حمزة فرغل - مصرى - اسيوط - ناجح على محمد ابوالعلا - مصرى - اسيوط - ناجى جابر محمد عبداللطيف - مصرى - المنيا - نادر على عبدالشافى - مصرى - دقهلية - نادر محمود عبدالرحمن عبدالظاهر - مصرى - القاهرة - نادى رشدى فارس اسكاروس - مصرى - فرشوط - نادى طلبة عبدالباقي ابوبكر - مصرى - اسيوط - نادى عويس عياد ابو هشيمة - مصرى - القاهرة - نادين على عبداللطيف مرسى الرومى - مصرى - اسكندرية - نادية إبراهيم محمد أحمد - مصرى - بنى سويف - نادية حمدى محمد السباعى - مصرى - غربية - ناصر السيد امبالى محمد - مصرى - سوهاج - ناصر السيد عبدالمبدي أحمد - مصرى - سوهاج ناصر أنور محمد يونس - مصرى - المنيا - ناصر عبدالهادى فايز محمد - مصرى - سوهاج - ناصر فكاي مقار - مصرى - سوهاج - ناصر لطفى محمد أحمد - مصرى - سوهاج - ناصر محمد أحمد على - مصرى - المنيا - ناصر محمد مفتاح منصور - مصرى - الفيوم - ناعسة أحمد هوينى خليل - مصرى - المنيا - ناهى سعد إسماعيل إبراهيم - مصرى - دقهلية - نادر هارون غطاس - مصرى - سوهاج - نبيل أحمد صالح الصاوى - مصرى - كفرالشيخ - نبيل أحمد محمد رمضان - مصرى - كفرالشيخ - نبيل زكرى تفيان سلامة - مصرى - سوهاج - نبيل محمد مصطفى سعد - مصرى - غربية - نبيلة فرحات أحمد عبدالهادى - مصرى - منوفية نبيلة محمد شمس الدين - مصرى - دقهلية - نجاح فوزى خلة بباوى - مصرى - سوهاج - نجاة السيد محمد اللمعى - مصرى - الاسكندرية - نجلاء سعد محمود ابو العلا - مصرى - القاهرة - نجلا محمد عبدالعظيم مصطفى - مصرى - الجيزة - نجوى إسماعيل طه الخولى - مصرى - الجيزة - نجوى محمد السيد المرشدى - مصرى - بحيرة - نجيب العريان محمد - مصرى - القاهرة - نجيب صلاح حسن إبراهيم - مصرى - منوفية - نجية إسماعيل عبدالمقصود - مصرى - الشرقية - نجية حسين محمد سليمان خلف -

مصرى - منوفية - ندا أحمد محمود عبدالحافظ - مصرى - الشرقية - ندى محمد - مصرى - السويس - نزيه محمد زكى على - مصرى - منوفية - نشأت عبد السميع أمين محمد - مصرى - سوهاج - نصار أحمد محمد خليل - مصرى - قنا - نصر صابر السيد سليم - مصرى - دقهلية - نصر عبد العظيم إبراهيم - مصرى - منوفية - نصرى إبراهيم جاد الله بخيت - مصرى - سوهاج - نظير عبد الله وهب الله عبد العال - مصرى - سوهاج - نعيمة عبد الحميد حسن أحمد - مصرى - قليوبية - نعيمة عبد الرحمن عبد المنعم سعد - مصرى - فيوم - نانسى سلطان محمد عبد المقصود سليمان - مصرى - القاهرة - نمر فريد عبد الحكيم عبد الحافظ - مصرى - اسيوط - نهاد نصر الدين على شحاتة - مصرى - السويس - نهال محمد حسين خليل - مصرى - السويس - نهى - السعودية - نهلة عبد السلام عبد العظيم - مصرى - منوفية - نهى صبرى - مصرى - بحيرة - نور الدين أمين نور الدين - مصرى - سوهاج - نورا شاكر - مصرى - السعودية - نورهان صبرى - مصرى - البحيرة - نورهان محمد - مصرى - سعودية - هاجر - مصرى - سوهاج - هارون محمد على فراج - مصرى - دقهلية - هاشم على أحمد بدوى - مصرى - سوهاج - هالة عباس عوض عفيفى - مصرى - السويس - هانى خلف تونى حسن - مصرى - المنيا - هانى عبد الله محمد ابودقة - مصرى - بحيرة - هانى مشحوت السحيمى محمد الشافعى - مصرى - القاهرة - هبة الله محمد - مصرى - القاهرة - هبة - دقهلية - هبة الله محمد - مصرى - السعودية - هبة فوزى محمد محمود أحمد - مصرى - السعودية - هدى فاروق بخيت زغلول - مصرى - القاهرة - هريدى حسن شلبى محمد - مصرى - سوهاج - هلال شعبان محمد يونس - مصرى - دقهلية - هلال عبدالعزيز هلال - مصرى - غربية - همام عطية همام أحمد - مصرى - سوهاج - هناء أنور جمعة هريدى - مصرى - بورسعيد - هنية الجلشاني السعيد علام - مصرى - دقهلية - هيثم عز الدين فرغلى عبد الظاهر - مصرى - سوهاج - وائل الشحات محمد ابوزيد - مصرى - اسكندرية - وائل عبد العظيم محمود عطية - مصرى - دقهلية - وائل متباس جرجس غطاس - مصرى - اسيوط - وائل محمود سيد فواز - مصرى - اسيوط - واصف محمد عبد الحى محمد يوسف - مصرى - دقهلية - واصف هندى واصف عوض - مصرى - سوهاج - وحيد حسن عبد الحميد أحمد - مصرى - دقهلية - وحيد ماهر عياد إبراهيم - مصرى - اسيوط - وسام عبد الحميد صديق محمد - مصرى - المنيا - وسام محمد غريب أحمد نصر - مصرى - المنوفية - وفاء عبد المعطى حسنين - مصرى - القاهرة - وفاء محمود موسى محمد سيد أحمد - مصرى - اسكندرية - وليد السيد أحمد على عبد الوهاب - مصرى - القاهرة - وليد عبدالعزيز محمد محمد - مصرى - الشرقية - وليد عيد طاهر حامد - مصرى - دقهلية - وليد محمود بسيلى محمد - مصرى - كفر الشيخ - يارا هشام - مصرى - السعودية - ياسر أحمد محمد عبد الرحيم - مصرى - ابوتشت - ياسر السيد محمد عبد الكريم - مصرى - الجيزة - ياسر القطرى محمود عبد العاطى - مصرى - سوهاج - ياسر خميس يوسف - مصرى - الفيوم - ياسر صالح عبد الهادى مشرف - مصرى - سوهاج - ياسر عبد التواب فرغل محمد - مصرى - اسيوط - ياسر عبد الغنى رياض عبد الغنى - مصرى - الفيوم - ياسر فؤاد محمد العوضى - مصرى - دقهلية - ياسر محروس على إبراهيم - مصرى - الجيزة - ياسر محمد محمود بكر - مصرى - ح.م.ع - ياسر مصطفى - مصرى - اسكندرية - ياسر معتصم محمود على - مصرى - اسيوط - ياسمين - سوهاج - يسرى ثابت وهبة عبد الله - مصرى - سوهاج - يسرى محمد عبد الوهاب محمد - مصرى - قنا - يسرى محمود السيد - مصرى - سوهاج - يعقوب فرنسيس

جرجس إبراهيم - مصرى - سوهاج - يوسف أبو الضيف السيد - مصرى -
 سوهاج - صبرى عبداللطيف السباعى أبو حسين مصرى، بحيرة، صبرى
 عطية محمد حرفوشى مصريدقهلية، صبرى على السمان عبدالحليم -
 مصرى - قنا، صبرى محمد محمد عبدالعليم، مصرى - منوفية، صبرى
 يحيى عبدالفتاح سليمان، مصرى حيزة، صابرين جابر محمد مصطفى -
 مصرى - اسكندرية، صبرية رشاد عبدالحفيظ أبو العلا - مصرية - سوهاج،
 صفوت جابر توفيق - مصرى - اسيوط، صفوت حليم ميخائيل جرجس،
 مصرى ، سوهاج، صفوت رفعت صديق سليمان - مصرى - سوهاج، صفوت
 محمد اسماعيل محجوب، مصرى - اسوان، صلاح احمد يوسف - مصرى -
 القاهرة ، صلاح الدين بيومى محمد - مصرى - قليوبية، صلاح الدين على
 رجب على - مصرى - حيزة، صلاح الدين محمود عثمان - مصرى - قنا،
 صلاح عبدالرجال محمد احمد - مصرى - ج.م.ع، صلاح عبد رب النبى
 عبدالسلام، مصرى ، غربية، صلاح مصباح عبدالله عبدالمقصود مجاهد -
 مصرى - دقهلية، طارق أبو زيد احمد - مصرى - سوهاج ، طارق فتحى
 عبدالمقصود عبدالعال - مصرى - القاهرة، طارق محمد شعبان الصاوى
 مصرى، غربية ، طلعت عزت خلف رشوان، مصرى ، سوهاج طه بدران
 سليم - مصرى - الشرقية، عابد محمد احمد - مصرى، سوهاج، عادل احمد
 محمد عبد ربه - مصرى - الفيوم. عادل الدمرداش محمد حسنين، مصرى -
 منوفية، عادل السيد السيد أبو النصر - مصرى، الشرقية، عادل حافظ أحمد
 عبدالرحيم - مصرى - سوهاج، عادل حامد طه شمس - مصرى - اسكندرية،
 عادل حسنى مبروك سليمان - مصرى - الحيزة، عادل عادل السعيد الخياط
 - مصرى - دقهلية، عادل عبدالعظيم عجمى احمد - مصرى - بنى سويف،
 عادل عبدالمجيد رمضان شعبان - مصرى - اسكندرية عادل على مطاوع
 السيد - مصرى - سوهاج، عادل على هلالى ابراهيم مصرى، سوهاج ،
 عادل فريد يسر عليان، مصرى ، منوفية، محمد شعبان السيد احمد -
 مصرى - السعودية، محمد صادق جابرلا محمد - مصرى، سوهاج، محمد
 صالح نور عبدالله، مصرى البحيرة، محمد صبرى، مصرى بحيرة، محمد
 طارق محمد عيسى، مصرى ، القاهرة، محمد طه عبدالله مغربى، مصرى.
 بنى سويف، محمد طه محمد سيد احمد - مصرى - الحيزة. محمد
 عبدالحميد محمد محمد - مصرى - كفر الشيخ، محمد عبدالعظيم عيد
 محمد - مصرى - سوهاج - محمد عبدالعظيم محمد سند - مصرى - القاهرة،
 محمد عبدالحميد البلاسى السيد النصيرى - مصرى - الشرقية، محمد
 عبدالباقي محمد بيومى - مصرى - القاهرة، محمد عبدالبديع متولى -
 مصرى - الشرقية، محمد عبدالحميد محمد ، مصرى ، سوهاج، محمد
 عبدالحميد مرسى - مصرى - قنا، محمد عبدالرحمن عبدالله حسن - مصرى
 - السعودية، محمد عبدالسميع حسن صالح - مصرى - الشرقية. محمد
 عبدالسميع مصطفى، مصرى ، الشرقية محمد عبدالشكور رزق الحسينى -
 مصرى - دقهلية، محمد عبدالصبور محمد احمد، مصرى قنا، محمد
 عبدالعزيز احمد عبدالجواد، مصرى ، القاهرة محمد عبدالعزيز سالم عرفه
 - مصرى - اسيوط، محمد عبدالعزيز محمد موسى - مصرى - اسكندرية،
 محمد عبدالعليم مصطفى حماد - مصرى - سوهاج، محمد عبدالغفار محمد
 عبدالفتاح - مصرى - القاهرة، محمد عبدالفتاح ابراهيم احمد - مصرى -

سوهاج، محمد عبدالله الدردير عيسى - مصرى - سوهاج ، محمد
عبد اللطيف عبدالفتاح احمد - مصرى - سوهاج، محمد عبدالله محمد
الصعيدى - مصرى - اسكندرية. محمد عبدالمجيد على حسن ، مصرى ،
القاهرة محمد عبدالمحسن عبدالرحمن الفقى - مصرى - كفر الشيخ، محمد
عبدالمحسن محفوظ - مصرى - سوهاج، محمد عبدالوارث بدوى الصولى -
مصرى - الجيزة، محمد عثمان محمد امين - مصرى - اسيوط، محمد على
ابو الفتح - مصرى - اسكندرية، محمد على احمد محمود - مصرى -
اسكندرية محمد على دياب محمد - مصرى - سوهاج، محمد على عسكر -
مصرى - اسكندرية، محمد على محمد سعيد - مصرى - البحيرة. على احمد
محمد احمد - مصرى - سوهاج، على السيد سليمان على - مصرى -
القاهرة، على حسن عبداللطيف - مصرى - قنا على حسن على - مصرى -
القاهرة، على رمضان على رجب - مصرى - البحيرة. على شرقاوى
عبدالرحيم على - مصرى - ابو تشت، على شيمى على احمد - مصرى -
المنيا، على صابر محمد صابر - مصرى - سوهاج .على عبادى حامد
محمود - مصرى - اسيوط، على عبدالفتاح على حسانين - مصرى - القاهرة،
على عثمان عبدالرحمن على، مصرى ، سوهاج ، على عويس محمد
اسماعيل - مصرى - سوهاج، على فتحى محمد حسن - مصرى - الشرقية،
على محمد - مصرى، قليوبية، على محمد ابراهيم احمد - مصرى - ابو تشت
على محمد السيد ابو عزب - مصرى - البحيرة على محمد حسن عبدالرزاق
- مصرى - دقهلية، على محمد صالح على - مصرى - الفيوم ، على محمد
عطوان عبدالله - مصرى - سوهاج، على محمد على احمد - مصرى - دقهلية،
على محمد محمد عبدالقادر - مصرى - كفر الشيخ، على محمود حمدان
بهلول - مصرى - سوهاج، على نصر سالم ابو زيد - مصرى - الجيزة، على
حسن عزب الشيخ - مصرى - غربية، علىوة على عبدالهادى حمد الله -
مصرى - المنيا، عماد عبدالعزيز محمود عاشور - مصرى - منوفية، عماد
على محمد هيكل - مصرى - منوفية، عماد محمد عبدالرحيم محمد - مصرى
- الجيزة، عماد محمد عبدالظاهر عبدالرحيم - مصرى - قنا، عماد الدين
موسى عبدالعزيز عفيفى - مصرى - القاهرة عمر عبدالستار - مصرى -
المنيا، عمر احمد السيد حسب النبى على - مصرى - الجيزة. عمر احمد
قناوى - مصرى - سوهاج ، عمر توفيق - مصرى - القاهرة عمر عبدالستار
مهران ، مصرى ، اسيوط - عسران امين جلال حسن - مصرى - قنا ، عمرو
شاكر محمد محمد الخولى - مصرى - السعودية.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

فريق من النيابة للتحقيق

في ملابسات الحادث

كتب - محمد عياد

أمر المستشار ماهر عبد الواحد النائب العام بانتقال فريق من النيابة العامة برئاسة المستشار جمال شاور المحامى العام الأول لنيابة استئناف قنا والمستشار محمد جمال المحامى العام وفريق كبير من نيابات سفاجا والبحر الأحمر الى منطقة سفاجا لاجراء التحقيقات فى الحادث بالاضافة الى فريق من الطب الشرعى للتعرف على جثث الضحايا وسماع أقوال الناجين.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٤ فبراير ٢٠٠٦

.. واجتماع عاجل للجنة

النقل بمجلس الشعب اليوم

تعقد لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب برئاسة حمدي الطحان اجتماعا عاجلا اليوم بتكليف من الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس المجلس، لبحث تداعيات غرق العبارة «السلام ٩٨» القادمة من ميناء ضبا السعودي الى ميناء سفاجا وغرقت قبل الوصول للميناء على مسافة ٩٠ كيلو مترا.

ودعت اللجنة جميع المسؤولين لحضور المناقشات وسيلقى السيد محمد منصور وزير النقل بيانا أمام اللجنة لشرح الجهود التي بذلتها الدولة لإنقاذ أرواح الركاب والإجراءات التي اتبعت لمواجهة مثل هذه الحوادث.

العبارة عمرها ٣٥ عاما

يبلغ عمر العبارة الفارقة نحو ٣٥ عاما فهي منشأة عام ١٩٧١ وأسمها الحقيقي «السلام بوكاسيو ٩٨» وتشرف عليها هيئة إيطالية تدعى «رينا» ومملوكة للمهندس ممدوح اسماعيل صاحب شركة السلام، ويبلغ طولها ١٣١ مترا وحمولتها ١١ ألفا و ٧٠٠ طن، وتحمل شهادة صلاحية سليمة لنقل الركاب، كما توجد لها شهادة تأمين على الركاب صالحة لمدة عام، وقد تمت آخر معاينة للسفينة في ٢١ يناير، من هذا العام بواسطة هيئة السلامة البحرية.

كما تبين من السجلات أيضا أن السفينة تحركت من ميناء السويس بعد الفحص الفني يقودها القبطان صلاح راشد، وهي أول رحلة لها من ميناء سفاجا إلى ضباب بالأراضي السعودية والعودة بركاب مصريين.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

سفينة بريطانية تشارك

في عمليات الإنقاذ

لندن - أ ش أ: أعلنت البحرية الملكية البريطانية أمس أنها أصدرت أوامرها إلى السفينة الحربية (اتش ام اس بولورك) بالتحرك صوب موقع غرق العبارة السلام ٩٨ للمساعدة في عمليات الإنقاذ وتقديم العون اللازم.

وذكرت تليفزيون «بى . بى . سى» البريطانى الذى أورد النبأ أمس أن هذه السفينة الحربية قد تصل إلى موقع الحادث خلال يوم ونصف يوم أمس على أقصى تقدير.

.. وخضعت للتفتيش منذ ١٠ أيام

الإسكندرية - محمود عبدالمقصود:

أكدت التقارير الأولية حول العبارة المنكوبة السلام ٩٨ أن العبارة خضعت للتفتيش البحري في ٢١ يناير الماضي وثبتت سلامتها للإبحار ونقل الركاب والبضائع وأن حمولتها تسمح بـ ١١ ألفاً و ٧٠٠ طن ونحو ٢٧٠٠ راكب . وأنها حصلت على تراخيص الإبحار والنقل من هيئة موانئ البحر الأحمر . وأكد مصدر مسئول بوزارة النقل أنه يجب عدم الربط بين حادث العبارة المنكوبة والحوادث المماثلة مثل غرق العبارة اكسبريس عام ١٩٩١ او حادث العبارة السلام في أكتوبر الماضي .

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

العشور على ٣ ناجين داخل المياه السعودية

أفاد مصدر مسئول بأن الأجهزة
السعودية عثرت على زورق على بعد
٦٠ ميلاً من ميناء «ضبا» على مقته ٣
أشخاص كانوا بالعبارة، وتم
إنقاذهم.

سفينة بريطانية تشارك في عمليات الإنقاذ

لندن - أ.ش.أ: أعلنت البحرية الملكية البريطانية أمس أنها أصدرت أوامرها إلى السفينة الحربية (اتش ام اس بولورك) بالتحرك صوب موقع غرق العبارة السلام ٩٨ للمساعدة في عمليات الإنقاذ وتقديم العون اللازم. وذكرت تليفزيون «بي. بي. سي» البريطاني الذي أورد النبأ أمس أن هذه السفينة الحربية قد تصل إلى موقع الحادث خلال يوم ونصف يوم أمس على أقصى تقدير.

.. واجتماع عاجل للجنة

النقل بمجلس الشعب اليوم

تعقد لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب برئاسة حمدي الطحان اجتماعا عاجلا اليوم بتكليف من الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس المجلس، لبحث تداعيات غرق العبارة «السلام ٩٨» القادمة من ميناء ضبا السعودي إلى ميناء سفاجا وغرقت قبل الوصول للميناء على مسافة ٩٠ كيلو مترا.

ودعت اللجنة جميع المسؤولين لحضور المناقشات وسيلقى السيد محمد منصور وزير النقل بيانا أمام اللجنة لشرح الجهود التي بذلتها الدولة لإنقاذ أرواح الركاب والإجراءات التي اتبعت لمواجهة مثل هذه الحوادث.

فريق من النيابة للتحقيق في ملابسات الحادث

كتب - محمد عياد

أمر المستشار ماهر عبد الواحد النائب العام بانتقال فريق من النيابة العامة برئاسة المستشار جمال شاوور المحامي العام الأول لنيابة استئناف قنا والمستشار محمد جمال المحامي العام وفريق كبير من نيابات سفاجا والبحر الأحمر إلى منطقة سفاجا لإجراء التحقيقات في الحادث بالإضافة إلى فريق من الطب الشرعي للتعرف على جثث الضحايا وسماع أقوال الناجين.

.. وخضعت للتفتيش

منذ ١٠ أيام

الإسكندرية - محمود عبدالمقصود: أكدت التقارير الأولية حول العبارة المنكوبة السلام ٩٨ أن العبارة خضعت للتفتيش البحري في ٢١ يناير الماضي وثبتت سلامتها للإبحار ونقل الركاب والبضائع وأن حمولتها تسمح بـ ١١ ألفاً و ٧٠٠ طن ونحو ٢٧٠٠ راكب . وأنها حصلت على تراخيص الإبحار والنقل من هيئة موانئ البحر الأحمر. وأكد مصدر مسئول بوزارة النقل أنه يجب عدم الربط بين حادث العبارة المنكوبة والحوادث المماثلة مثل غرق العبارة اكسبريس عام ١٩٩١ أو حادث العبارة السلام في أكتوبر الماضي .

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٤ فبراير ٢٠٠٦

حسابان بينكى القاهرة وناصر لمساعدة المتضررين والضحايا

فتحت جمعية الهلال الأحمر
المصرى حسابا بينك القاهرة
فرع عدلى برقم ١٠١/٢٧٦/١
لتلقى التبرعات لمساعدة أسر
الضحايا والمتضررين من
الكارثة. كما فتحت وزارة
التضامن الاجتماعى حسابا
مماثلا بينك ناصر الاجتماعى
برقم ٨٨٨، للغرض نفسه.

قطاع الأخبار يواصل متابعة فرق العبارة المنكوبة

كتب - وليد الشرقاوى:

□ يواصل فريق عمل قطاع الأخبار برئاسة عبد اللطيف المناوى من خلال غرفة عمليات تم تشكيلها خصيصا لتقديم الخدمات الإخبارية على مدار الساعة لمتابعة حادث غرق العبارة المنكوبة السلام ٩٨ حيث يتلقى استوديو المتابعة فى القاهرة أولا بأول رسائل فريق المتابعة الموجود فى ميناء سفاجا بالإضافة إلى إجراء اتصال بالخبراء المصريين للتعليق على التفاصيل الواردة وذلك بالإضافة إلى تقديم مادة خبرية متجددة فى نشرات الأخبار المختلفة وبرنامج صباح الخير يا مصر كما تقرر أنه فى حالة حدوث أى جديد يتم قطع الإسال لبث تطورات الأحداث على مدار الساعة.

بيان الرئيس: شعب مصر أثبت تضامنه في وقت الشدة



الرئيس يلقي كلمته لمواساة وتعزية أسر الضحايا (تصوير : أحمد فؤاد)

ومواساتي لعائلات الضحايا ،
واحتسب عند الله من فقدناهم في
هذا الحادث الاليم .. وأدعوه سبحانه
ان يتغمدهم بواسع رحمته . والسلام
عليكم ورحمة الله وبركاته .

ولقد اثبت شعب مصر على الدوام ..
تضامنه في مثل هذه الاوقات الحزينة،
وفي مواجهة ماتجرى به الاقدار ، من
احداث مماثلة لحادث الامس .
أعبر مجددا عن خالص عزائي

الإخوة المواطنون..

تعيش مصر أوقاتا حزينة.. يعتصر
الأمم قلوبنا لما اسفر عنه غرق العبارة
السلام ٩٨ من ضحايا .. نحتسبهم
عند الله سبحانه من الشهداء.. ولقد
تفقدت، جهود البحث والانقاذ والاغاثة
بمدينة الغردقة ، ووجهت الى استمرار
هذه الجهود المتواصلة منذ صباح
الامس، كما وجهت الى احاطة الناجين
بأقصى قدر من الرعاية ، وبصرف
اعانات عاجلة لهم ولعائلات الضحايا.
انني اذ انعى هؤلاء الضحايا من
المصريين وغير المصريين ، لاشاطر
عائلاتهم وذويهم مشاعر الحزن
والاسى ، معربا لكل منهم عن خالص
عزائي ومواساتي.. واننا اذ نمثل
لقضاء الله وقدره.. لنتوجه بالشكر
والتقدير للمملكة العربية السعودية ،
ولكافة الدول الصديقة التي بادرت الى
المشاركة في جهود البحث والانقاذ ،
في سباق لايزال مستمرا مع الزمن.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مبارك يطمئن على صحة الناجين في مستشفيات الغردقة

« الرئيس يستمع إلى شرح حول طريقة وقوع الحادث » « صرف إعانات

لأسر الضحايا والناجين من حساب الطوارئ »



الرئيس مبارك يستمع من الناجين عن تفاصيل اللحظات الصعبة

بسيطة ولا توجد أية اصابات خطيرة وسوف يخرجون جميعا بعد مرور ٢٤ ساعة يقضونها تحت الملاحظة. ويوجد في مستشفى الغردقة العام ١١٢ ناجيا منهم مائة مصري و١٢ سعودي، وفي مستشفى مبارك العسكري يوجد ٤٥ ناجيا منهم سوري واحد والباقي من المصريين.

وفور وصوله إلى مطار الغردقة صباح أمس عقد الرئيس مبارك اجتماعا لتقييم الموقف والاطلاع على آخر جهود الانقاذ

اطمأن الرئيس حسنى مبارك على الحالة الصحية للناجين وزارهم في مستشفى الغردقة العام ومستشفى مبارك العسكري بالغردقة وحرص على تهنئتهم بالنجاة واستفسر منهم عن الخدمات الطبية المقدمة لهم وانهم سيخرجون بعد تلقى الرعاية الصحية اللازمة.

الرئيس حرص على أن يسأل الأطباء المعالجين عن حالة الناجين، وأكد الأطباء ان معظم الاصابات عبارة عن رضوض



حمولتها ٢٨٠٠ راكب . واستفسر الرئيس عما اذا كانت السفينة مخصصة لنقل الركاب ام البضائع، فقال اللواء شيرين انها عبارة تنقل ركابا وبضائع عبارة عن لوريات وسيارات. وانها كانت تقوم برحلات عادية في خط سير ثابت ما بين الموانئ المصرية والسعودية واشتركت في موسمي الحج والعمرة ولم ترد عليها أى ملاحظات وتم التفتيش عليها أكثر من ٥ مرات مؤخرا اخرها في ٣١ يناير الماضي قبل مغادرتها ميناء ضبا السعودي.

وأضاف ان العبارة غادرت ميناء ضبا السعودي الساعة السابعة و١٨ دقيقة مساء الخميس في طريقها المعتاد إلى ميناء سفاجا المصري في رحلة تستغرق ٩ ساعات وكان من المقرر ان تصل العبارة إلى سفاجا الساعة الثالثة فجر الجمعة أو بين الساعة الرابعة والخامسة

واسباب حدوث الحريق وخط سير العبارة ومدى قربها من ميناء ضبا السعودي، وما إذا كان الريان لا يزال على قيد الحياة، كما استفسر الرئيس عما اذا كانت سرعة الرياح احد اسباب غرق العبارة.

الاجتماع ضم الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء والدكتور عثمان محمد عثمان وزير التخطيط والتنمية المحلية والسيد أنس الفقى وزير الإعلام والسيد محمد منصور وزير النقل والدكتور على مصليحي وزير التضامن الاجتماعي واللواء بكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر وعددا من قيادات النقل البحرى.

واستمع الرئيس مبارك إلى شرح تفصيلي عن عمليات الانقاذ والحادث من اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى بوزارة النقل والذي قال ان العبارة السلام ٩٨ بنيت عام ١٩٧٠ وتبلغ

الرئيس عما اذا كان الريان حيا وعن مصدر هذه المعلومات.

واجاب اللواء شيرين حسن ان الريان في عداد المفقودين وان هذه المعلومات مستقاه به من الناجين من الركاب وافراد الطاقم الذين تم انقاذهم ومن ضابط ثانى العبارة وكذلك من الاشارات التى التقطتها جهات البحث والانقاذ للقوات المسلحة عقب الحادث.

واستكمل رئيس قطاع النقل البحرى شرح التصور المبدئى لاسباب الحادث وملايساته قائلا ان الحريق تجدد بسبب انه لم يتم اخماده فى المرة الأولى كاملا، كما ان اتجاه الرياح اثناء الدوران ساهم

فى اشتعال الحريق مرة أخرى بشكل أكبر، وهنا زاد ميل العبارة وحاول الريان إعادة الاتزان إليها بملء الصهاريج فى الجانب المعاكس لكن ماتوفر لنا من شهادات يشير إلى انه لم يتمكن من إعادة الاتزان إلى العبارة ومن ثم لم يكن لديه الوقت الكافى لارسال اشارات الاستغاثة أو انزال قوارب النجاة الموجودة على متن العبارة وتستوعب مايزيد على عدد الركاب. واستفسر الرئيس مبارك عما اذا كانت التطورات حدثت بسرعة لأن الريان لم يعط اية اشارات قرر المشير حسين طنطاوى وزير الدفاع والانتاج الحربى قائلا: لأن اتجاه الرياح كان فى اتجاه دوران العبارة مما ادى إلى زيادة اشتعال الحريق ومن زيادة ميل العبارة فى نفس الوقت.

وهنا عقب الرئيس مبارك قائلا ان الدوران فى اتجاه الرياح يؤدى إلى انقلاب اى سفينة .

ورد المشير حسين طنطاوى ان هذا ماحدث فعلا، وعقب الرئيس بان الظروف فى مثل هذه الأحوال تكون صعبة وهنا تختلف التقديرات، ومازلنا حتى الآن نستمع إلى معلومات أولية وليست نهائية ودقيقة، وأوضح اللواء شيرين حسن ان الحادث وقع فى المياه الدولية على مسافة ١٠٠ كيلومتر من المياه الإقليمية المصرية، كما ان العبارة لاترفع العلم المصرى وانما علم بنما وكانت العبارة فى رحلة دولية.

صباحا فى حالة حدوث ظروف مناخية تؤدى إلى تأخرها، وهذا ما جعلنا نشعر بان امرا غير عادى حدث عندما لم تصل العبارة حتى الساعة الخامسة صباحا . وقال اللواء شيرين حسن: وفقا لشهادات الناجين وأهمهم ضابط ثانى العبارة الذى اوضح انه بعد مغادرة العبارة ميناء ضبا شب حريق فى شحنة احد اللوارى فى جراج العبارة، وتمكن افراد الطاقم من اخماد الحريق باستخدام وسائل الاطفاء الموجودة على متنها.

وسأل الرئيس عن سبب حدوث الحريق فقال رئيس قطاع النقل البحرى، وفقا للمعلومات الأولية لم يعرف بعد السبب الاساسى للحريق وقد حصلنا على المعلومات من الضابط فور انقاذه ولكن لم نحصل منه حتى الآن على التفاصيل الفنية والاجرائية والجنائية تم تأجيلها لمرحلة لاحقة.

وأضاف رئيس قطاع النقل البحرى ان حرصنا كان منصبا على تبين حدوث الحريق فى ماكينات العبارة ام فى الشحنة، وأوضح ان الحريق بدأ أولا فى شحنة احد اللوارى.

واستفسر الرئيس عن نوع الشحنة قال اللواء شيرين لم نعرف بعد واستلرد قائلا انه تم اخماد الحريق باستخدام وسائل الاطفاء الرغوية ومعدات الرش والتبريد على متن السفينة وفى ذلك الحين اتخذ ريان العبارة قرارا بالعودة إلى ميناء ضبا السعودى ظنا ان الموقف تحت سيطرته وغير بالفعل مساره.

وسأله الرئيس مبارك : كم كان يبعد فى ذلك الوقت عن ميناء ضبا؟ فرد اللواء شيرين كانت المسافة ٣٠ ميلا تقريبا عن الساحل السعودى.

وعندما اتخذ الريان قرارا بان يكون خط سيره عائدا الى ميناء ضبا تم ابلاغه انه تمت السيطرة على الحريق فقرر ان يعدل مساره مرة أخرى ليعود إلى سفاجا واثناء دوران العبارة فى اتجاه ميناء سفاجا عاد الحريق مرة أخرى ليشب من جديد وهنا حدثت الكارثة وهنا استفسر

وهنا قال المشير طنطاوى: إنه لم تكن هناك حتى ذلك الوقت أية إشارات أو معلومات عن أن العبارة فى حالة غرق وإلا كان التحرك على الفور، وإنما كانت المعلومات عن أن العبارة قد تأخرت.

وأضاف اللواء شيرين حسن أنه لم يتم التقاط أية إشارة استغاثة من العبارة، سواء فى مصر أو خارجها، ومثل هذا النوع من الإشارات يلتقط من خلال الأقمار الصناعية، أو من خلال مراكز البحث والإنقاذ، وبالتالي الجميع يعرف أن السفينة فى حالة خطر، وهذا ما لم يحدث من العبارة «السلام ٩٨».

وقال: وبمبادرة من القوات المسلحة وهيئة موانئ البحر الأحمر وبالتنسيق مع الشركة المالكة للعبارة «السلام ٩٨» فقد حركت إحدى عباراتها، كما أرسلت القوات المسلحة لانتشالها من ميناء سفاح، بالإضافة إلى طائرة هليكوبتر وصلت إلى موقع الحادث فى العاشرة من صباح الجمعة.

وهنا قال المشير طنطاوى: إن قائد

الطائرة أبلغ أنه شاهد قوارب تقل أفرادا وبعض الجثث وبعض الأحياء فى المياه. وهنا استفسر الرئيس عما إذا كانت العبارة «السلام ٩٨» قد غرقت بالفعل؟ فقال المشير: إن العبارة لم يكن لها وجود على سطح الماء فى تلك الأثناء.

وأشار المشير طنطاوى إلى أنه على الفور تم اتخاذ القرار بإرسال المدمرة «شرم الشيخ» ومعها قطعتان بحريتان.

واستكمل اللواء شيرين حسن شرحه قائلا: كان بلاغ قائد الهليكوبتر هو أول إخطار رسمى لنا عن غرق العبارة «السلام ٩٨» بالإضافة إلى الإشارة السابقة بين العبارة «سانت كاترين» وضابط ثانى السفينة ٩٨ ليلا.

وأضاف أنه اعتبارا من الساعة الخامسة فجر الجمعة أمر وزير النقل بتشكيل لجنة لمتابعة الموقف وفتح غرف عمليات فى قطاع النقل البحرى وهيئة السلامة البحرية فى البحر الأحمر، وقد

وبالتالى تنطبق عليها القوانين الدولية وليست المصرية، لذا أبلغتنا وزارة الخارجية يوم الجمعة بأن بنما طلبت اشتراك مندوبين من هيئة السلامة البحرية البنمية فى التحقيقات، وقد وافق وزير النقل على اشتراكهم، وبتعليمات من المشير طنطاوى ووزير النقل نحن على اتصال مع كل الأطراف المعنية فى المنطقة تحت إشراف مركز البحث والإنقاذ المصرى الذى يتولى تنظيم أعمال البحث والإنقاذ، وقد كنا على اتصال مع السلطات السعودية للتنسيق بين القوات البحرية والقوية فى البلدين فى عمليات البحث والإنقاذ.

وهنا سأل الرئيس: متى تلقيتم أول بلاغ؟

وقال اللواء شيرين: إننا لم نتلق أى بلاغ رسمى حتى الساعة الخامسة من صباح الجمعة، وبدأت الشركة المالكة للعبارة بالقلق خاصة أن العبارة أرسلت إليها رسالة إلكترونية تفيد بأنها ستصل فى موعدها المحدد، وهذا يعنى أن الريان كان يعتقد أن الموقف تحت السيطرة، وبعد الساعة الخامسة صباح الجمعة أبلغت الشركة اللواء محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر الذى قام بالتنسيق مع القوات البحرية وإرسال مندوب الشركة إلى القاعدة البحرية بسفاجا لسؤاله عن رأيه فيما يمكن أن يحدث، وكانت لدى المندوب عبارة أخرى هى «سانت كاترين» كانت فى طريقها للإبحار فطلب منها الاقتراب من منطقة سير العبارة «السلام ٩٨»، وجرى بالفعل اتصال بين العبارة «سانت كاترين» وضابط ثانى العبارة فى أثناء وجوده على أحد قوارب الإنقاذ بعد غرق العبارة، وعلى الفور أبلغت هيئة عمليات القوات المسلحة ومركز البحث والإنقاذ، واعتبارا من الساعة الثامنة صباح الجمعة بدأت وحدات القوات المسلحة من الطائرات الهليكوبتر وكذلك القطع البحرية المحرك لاستكشاف الموقف.

متابعة :

مختار شعيب

المصرية إلا إذا كانت تطبق هذا القرار. وأضاف أن العبارة تم التفتيش عليها وأن أجهزة وإمكانات السلامة وإنقاذ الأرواح الموجودة عليها كانت بطاقة تفوق ما عليها من ركاب بنسبة ١٢٥٪، مضيفاً أن ضابط ثانى العبارة قال: إنه لم يتم إخلاء الركاب ولم تصدر أية إشارة استغاثة من العبارة، وهذا ما تأكدنا منه من كل المحطات

وهنا عقب الرئيس قائلاً: إن كل شيء حدث بسرعة.

وقال المشير طنطاوى: إن ظروف الطقس والحريق أدت إلى سرعة غرق العبارة. وقال اللواء شيرين: لدينا حالياً دراسات لإعادة النظر في عمر العبارة والسفن التي تعمل في مصر، وهذا الأمر سيتم بحثه في ضوء الحوادث التي وقعت أخيراً. كما استمع الرئيس حسنى مبارك خلال الاجتماع إلى شرح من العميد بحرى أركان حرب أحمد نجيب شرف قائد قاعدة سفاجا البحرية أكد فيه أن البلاغ للقاعدة قد جاء من هيئة موانئ البحر الأحمر بأن العبارة لم تصل في موعدها المقرر وأنه قد تم فقد الاتصال بها. وعقب المشير طنطاوى أنه لم يحدث تأخير في التصرف من الجهات المعنية.

وعقب الرئيس مبارك قائلاً: إنه بهذا الوصف فإن سرعة الحدث لم تمكن أحداً من طاقم العبارة من استكشاف أو الإبلاغ عما يحدث للعبارة.

ثم استفسر الرئيس مبارك: هل هناك قطع بحرية تعمل الآن في عمليات الإنقاذ؟ قال المشير طنطاوى: نعم.. ويجرى إنقاذ الناجين حتى الآن.

واستفسر الرئيس عن عدد الذين تم إنقاذهم.

فقال قائد القاعدة البحرية: إنه تم انتشال ٣٤٠ شخصاً، ومازال البحث جارياً.

مضيفاً أنه تم إرسال المدمرة «شرم الشيخ» إلى الموقع الساعة ١١,٣٠

وفرت محافظة البحر الأحمر الإمكانيات المطلوبة للناجين عند إنقاذهم، واشترك في أعمال البحث والإنقاذ مع المدمرة «شرم الشيخ» وسفن الحربية المصرية والطائرات المصرية والسفن التجارية العابرة وبعض السفن الأجنبية الموجودة في منطقة البحر الأحمر وتم التنسيق مع السلطات السعودية.

كما غادرت فرقاطتان سعوديتان مساء الجمعة للمشاركة في أعمال الإنقاذ.

وقال المشير طنطاوى: إن الجانب السعودى قد عرض في البداية إرسال طائرات هليكوبتر للمشاركة في عمليات الإنقاذ، لكننا قلنا لهم إن طائرتنا تقوم بالمهمة، فقاموا بإرسال فرقاطتين مساء الجمعة. وأضاف اللواء شيرين حسن أن سرعة الرياح البالغة ١٨ عقدة لم تكن تسمح إلا بمشاركة القطع البحرية الكبيرة. وهنا عقب الرئيس قائلاً: لقد استمعت في محطة «سى. إن. إن» إلى تقرير يقول إن سرعة الرياح أحد أسباب غرق العبارة، وهنا عقب المشير طنطاوى أن هذا هو السبب الرئيسى.

وقال رئيس قطاع النقل البحرى: إنه تم إجراء التفتيش على العبارة «السلام ٩٨» من ثلاث جهات هي هيئة التصنيف الإيطالية المسجلة لديها العبارة والدولة صاحبة العلم والدولة المتجهة إليها، وقد تم إجراء التفتيش عليها أيضاً من هيئة موانئ البحر الأحمر وهيئة السلامة البحرية أعمال التفتيش، كما أبلغنى مدير ميناء ضبا السعودى أنه أشرف شخصياً على التفتيش على السفينة يوم ٣١ يناير ٢٠٠٦ ولم تكن هناك أية ملاحظات

وأجريت تجربة ناجحة عليها لإنزال الرمانات وقوارب الإنقاذ، ومن ثم تم التفتيش عايتها طبقاً للقواعد الدولية، كما أجريت عليها أعمال التفتيش المصرية وهى متشدة ولدينا القرار الوزارى رقم ٣٦ الصادر عام ١٩٩٨ يقضى بإلزام جميع السفن المصرية وغير المصرية العاملة فى مصر بالتأمين على بدن السفينة وماكيناتها وركابها، وبالطبع لن تقوم أى شركة بالتأمين على أى سفينة إلا إذا كانت متأكدة من سلامتها، ولا يمكن أن تغادر سفينة ركاب الموانئ

شرم الشيخ تقوم بأعمال الانتشال، وتم إرسال كاسحة ألغام لإنقاذ الناجين. وهنا طلب الرئيس مبارك سرعة صرف مبالغ مالية لأسر الضحايا والناجين فطلب الدكتور نظيف رئيس مجلس الوزراء من الرئيس مبارك الموافقة على صرف ٣٠ ألف جنيه إعانة عاجلة لكل أسرة من الأسر التي فقدت أحد أفرادها. وعلى الفور وافق الرئيس مبارك على صرف هذا المبلغ على أن يتم هذا الإجراء بأسرع وقت دون الانتظار لصرف قيمة التأمينات والتعويضات، خاصة أن أسر الضحايا والناجين في أمس الحاجة لهذه المبالغ لأن معظمهم من أبناء الشعب الغلابة قائلًا: إن هذا الأمر أثر في كثيرًا. وأوضح رئيس مجلس الوزراء أن صرف الإعانة سيكون من حساب الطوارئ، وإلى جانب ذلك قمنا بفتح حساب في بنك ناصر لتلقي تبرعات القادرين من المواطنين لمصلحة أسر الضحايا، وقد وافق الرئيس مبارك على اقتراح الدكتور أحمد نظيف.

صباحا وإرسال لنشات المدفعية الساعة ١١،٤٥ وقامت المدمرة «شرم الشيخ» بمسح المنطقة، كما تم إرسال طائرة بافلو اكتشفت قوارب النجاة وأرسلت القطع البحرية إلى مكان القوارب لانتشال ركبها. وهنا سأل الرئيس: هل شاهدت الطائرة أى أثر للعبارة؟ فقال قائد القاعدة البحرية: لا. واستفسر الرئيس مبارك عن عمق المياه فى المنطقة فرد قائد القاعدة البحرية: ألف متر. وأوضح المشير طنطاوى أن البحر الأحمر يتصف بتنوع واختلاف أعماقه من منطقة إلى أخرى. وأضاف قائد القاعدة البحرية أنه تم إرسال القطع البحرية إلى موقع الحادث، وفى الساعة الثالثة و٢ دقائق بعد ظهر الجمعة تم انتشال أول راكب من الناجين ومازالت عمليات البحث والإنقاذ مستمرة حتى الآن، وقد عادت قاطرة الإنقاذ «الماكس» الساعة الرابعة و٣٠ دقيقة وعليها ٤٠ من الناجين، ومازالت المدمرة

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

معونات عاجلة من الهلال الأحمر

كتبت - جيهان مصطفى :

أقامت جمعية الهلال الأحمر المصري، بتوجيهات من السيدة سوزان مبارك رئيسة الجمعية، غرفة عمليات بعد ساعتين من وقوع حادث غرق العبارة بمدينة الغردقة، يعمل بها ٢٥ شابا متطوعا، و٧ من أعضاء مجلس الإدارة على مدى ٢٤ ساعة. وصرح الدكتور ممدوح جبر أمين عام الجمعية أن فريق العمل بالغردقة - برئاسة السيدة ناهد صلاح رئيسة مجلس إدارة فرع الهلال بالبحر الأحمر استقبل آلاف من أسر الضحايا، وقدموا لهم الرعاية اللازمة . وأشار الدكتور ممدوح جبر إلى أنه تم توزيع الناجين الذين وصلوا أمس على ٥ مستشفيات في سفاجا، والغردقة تصاحبهم فرق من الهلال الأحمر إلى جانب فريق العمل المصاحب للأسر بالميناء. وقد فتح الهلال الأحمر المصري حسابا لتلقى التبرعات لمساعدة المتضررين من غرق العبارة السلام ٩٨ بينك القاهرة فرع عدلى، (ورقم الحساب ١٠١/٧٢٧٦/١).

الرئيس يتلقى اتصالات من خادم الحرمين والبشير

تلقى الرئيس حسنى مبارك اتصالاتا هاتفيا أمس من خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز، عبر خلاله عن تعازيه ومواساته في ضحايا العبارة الغارقة «السلام ٩٨». كما تلقى الرئيس مبارك اتصالاتا مماثلا من الرئيس السودانى عمر البشير.

هيئة التفتيش لا تفتش!

فاجأ محمد مصيلحى عضو مجلس الشعب لجنة النقل بمجلس الشعب، فى اجتماعها أمس، بأنه مالك إحدى شركات الملاحة، وأن هيئة التفتيش البحرى لا تقوم بالتفتيش على السفن على مستوى الجمهورية. ووصف إجراءات الهيئة بأنها روتينية للتصريح بالسفر.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

من قريب

العبارة الغارقة

وسائل النقل العام سواء في البر أو في البحر أو في الجو، فقد وقع حادث غرق العبارة بعد يومين فقط من انقلاب اوتوبيسين يحملان عشرات من المصريين والسائحين على قارعة طرق رئيسية، ولم يكن غرق هذه العبارة هو أول حادث من نوعه بل سبقته حوادث مماثلة.

وبينما كانت وسائل الإعلام المصرية والمصادر المسئولة التي يفترض أن تكون على علم بكل البيانات والتحركات تتخبط في تصريحاتها - ربما لانشغالها بمتابعة مباراة الكرة - كانت وسائل إعلام أجنبية قد ذكرت أن ثمة حريق شب على ظهر السفينة بعد أن غادرت الميناء السعودي بساعة واحدة، وأن سجل السفينة التي تحمل علم بناما يشير إلى أنها رغم التجديدات التي أدخلت عليها تفتقر إلى الضمانات الدولية المطلوبة للأمان.

ومن المعروف طبقا لما ذكرته مصادر أجنبية أن هذه العبارة تنتمي إلى طراز من السفن التي توقف استخدامها دوليا في النقل البحري منذ سنوات، لأن استخدام باطن العبارة في تخزين البضائع والشاحنات والسيارات والمعدات الثقيلة، يجعلها عرضة لأخطار كثيرة إذا تسربت المياه إلى أي جزء منها في حالة اصطدامها بجسم

أضفى حادث غرق العبارة المصرية، وعلى متنها أكثر من ألف من الحجاج المصريين وغير المصريين في مياه البحر الأحمر، جوا من الحزن والكآبة بدد أي فرحة بالفوز في مهرجانات الكرة التي ربما لم يشعر هؤلاء الذين انغمسوا في متابعة آخر مبارياتها بفداحة الكارثة، بل إن هذا الحزن سرعان ما انقلب إلى تساؤلات عديدة حول موجة الإهمال والعشوائية وعدم الاكتراث والأكاذيب التي باتت تطاردنا في كل مناحي حياتنا.

ولست أدري ما هي الأسباب والظروف التي حالت دون تقديم صورة واضحة للكارثة وأسبابها بعد أكثر من ١٢ ساعة من وقوعها فقد توالى أخبارها شحيحة غامضة، بما يدل على غياب كامل لأي نوع من أنواع الرقابة البحرية على حركة السفن والعبارات والنقل والسفر عبر هذا الممر الحيوي بين مصر والسعودية، وتجاهل يكاد يكون شبه تام لكل ضمانات الأمن والسلامة التي يجب توافرها في

خارجى صلب.
غير أن المشكلة هى ان شعيرة
الحج فى مصر تحولت إلى تجارة
رابحة فى كل ما يمكن التحايل
والغش والخداع فيه، والخطر من
ذلك هو فقر وانعدام وسائل الانقاذ،
فالعبرة المذكورة لم تكن مزودة
بعدد كاف من زوارق الانقاذ
والأمان، ولم يتوصل أحد حتى الآن
لمعرفة أسباب نشوب الحريق
واستمراره لعدة ساعات حتى
غرقت السفينة، ولم يسمع أحد أنها
أرسلت اشارات استغاثة أو ربما
أرسلت، ولم يسمعها أحد بسبب
ماتش الكورة الذى يغيب فيه
المسؤولون عن الوعى تماما.
لقد كان من سوء حظ العبارة
وحجاجها الغرقى أنها اختارت يوم
الهول الكروى يوما لنهايتها، وفى
غياب أى قدر متيقن من المعلومات
أو حتى أسماء الغرقى والناجين،
فلا تبقى غير رحمة الله.

سلامة أحمد سلامة

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مسئول أسطول السفن بالشركة المالكة:

العثور على حطام العبارة السيل الوحيد لمعرفة سبب الحادث

كتب - نصرى عصمت:

أكد ممدوح عرابى المسئول عن أسطول السفن التابع للشركة المالكة للعبارة الغارقة «السلام ٩٨»، أنه بعد مرور مايزيد على ٣٦ ساعة من وقوع الحادث، لم يتم معرفة سبب غرق العبارة، ونفى ما رجحه البعض حول نشوب حريق على سطح العبارة مما تسبب فى غرقها. وقال إنه لا يمكن الاعتماد على أقوال بعض الناجين للتيقن من سبب الحادث، خاصة بعد تعرضهم لتجربة رهيبية تمثلت فى بقائهم بالبحر لمدة أكثر من ١٢ ساعة، ومن الممكن أن يتصور البعض منهم أن إضاءة الطوارئ التى تسطع داخل السفينة لحظة حدوث خطر قد تدفع البعض للظن فى وجود حريق، غير أنه رفض استبعاد أى احتمالات.

رفع علم بنما

لا يعفى الباقرة

من الخضوع

لإجراءات السلامة

البحرية

وقال عرابى إن العثور على حطام السفينة سيكون المفتاح لمعرفة سر الحادث، حيث لم يتم تحديد موقع غرق العبارة بدقة حتى الآن، وإن كان المرجح أن يكون موقعها فى دائرة مركز يقع على مسافة ٥٠ ميلا شرق سفاجا.

وعن سر الغرق المفاجئ للسفينة فى قاع البحر، رغم أنها قد تحتاج لعشرين ساعة قبل الاختفاء تماما، قال عرابى إن مدة غرق السفينة تتحدد بناء على موقف كل حادث، وحسب سبب الغرق، وفى حادث مماثل منذ عدة سنوات، غرقت سفينة تابعة لدولة استونيا فى بحر

الشمال واحتاجت لإحدى عشرة دقيقة فقط لتختفى تحت سطح البحر، بينما قد تستغرق سفن أخرى وقتا أطول للغرق يصل إلى عدة ساعات.

وأوضح المسئول عن الأسطول بالشركة أن «السلام ٩٨» كانت تحمل على متنها اثنين من أجهزة «الاييرب» الخاصة بإرسال إشارات استغاثة للموانئ المحيطة فى حالات الغرق، والعجيب أن كلا الجهازين لم يطلق إشارات استغاثة ربما لعدم قدرة الأقمار الصناعية على التقاط اشاراته عند وقوع الحادث.

وعن سبب رفع علم بنما فوق العبارة قبل غرقها قال عرابى إن هذا من اختيار مالك السفينة، وأن غالبية سفن العالم ترفع علم بنما فيما أكبر ناقلات بترول فى العالم و٩٠٪ من الأسطول التجارى للولايات المتحدة الأمريكية، وذلك لأن السفن التى تلجأ لهذا الإجراء تحصل على مميزات تجارية أفضل من غيرها.

وأشار إلى أن إجراءات التفتيش على سلامة العبارة لا علاقة لها بالعلم المرفوع عليها، لأن معايير السلامة الدولية وضعتها المنظمة البحرية الدولية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة وتطبقها غالبية دول العالم الموقعة على اتفاقية سلامة النقل البحرى، ولذلك فإن «السلام ٩٨» خضعت للكشف على معدات السلامة ومكافحة الحريق والأجهزة الملاحية لها، بالإضافة للكشف على ماكيناتها قبل الإبحار وهذا الإجراء لا يمكن للسفينة أن تبخر دون الخضوع له.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

٣٠ ألف جنيه إعانة عاجلة لأسرة المفقود وه١٥ ألفا للناجى من كارثة العبارة مبارك يزور المصابين ويعزى أسر شهداء الحادث ويطلب توفير أقصى رعاية للناجين الرئيس: شعب مصر أثبت تضامنه فى جميع الأوقات الحزينة ومواجهة ما تجرى به الأقدار إنقاذ ٣٩٦ راكبا واستمرار جهود البحث عن المفقودين فى ظروف صعبة



الرئيس حسنى مبارك فى أثناء زيارته للمصابين والناجين من الكارثة



مظاهر الحزن والأسى تتلبد أهالى ضحايا العبارة المنكوبة

سفاجا، الغردقة - من بعثة «الأهرام»: فى الوقت الذى واصلت فيه أجهزة الإنقاذ والوحدات البحرية المصرية جهودها لإنقاذ ركاب العبارة المنكوبة «السلام ٩٨»، وفى تحرك سريع للتخفيف عن أسر ضحايا الحادث، أمر الرئيس حسنى مبارك بصرف إعانات عاجلة قيمتها ٣٠ ألف جنيه لكل أسرة من أسر المصريين المفقودين، وه١٥ ألفا للناجين. وتعد هذه هى المرة الأولى التى تقدم فيها الدولة المصرية هذا الحجم من التعويضات لضحايا الكوارث.

جاء ذلك خلال تفقد الرئيس مبارك لأعمال البحث والإنقاذ والإغاثة بمدينة سفاجا، وزيارته للمصابين فى المستشفيات، وخلال الاجتماع، الذى عقده الرئيس فى الغردقة أمس، وإطلاعه على عدد من التقارير الأولية حول الحادث وأسبابه والجهود التى بذلت لإنقاذ أكبر عدد ممكن من الناجين. وفى بيان وجهه إلى الأمة أمس حول كارثة غرق العبارة، أعرب الرئيس حسنى مبارك عن خالص عزائه ومواساته لأسر الضحايا، وقال إن مصر تعيش أوقاتا حزينة بسبب غرق العبارة ووقوع ضحايا نحتسبهم عند الله سبحانه من الشهداء، مؤكدا أنه أصدر التعليمات بإحاطة الناجين بأقصى قدر من الرعاية، وبصرف إعانات عاجلة لهم ولعائلات الضحايا، كما وجه

النائب العام: أقوال ضابط العبارة تؤكد أن الحريق وراء الكارثة الناجون: الطاقم متراخ.. وأجهزة الاستغاثة معطلة.. وقوارب الإنقاذ غير كافية

الرئيس مبارك الشكر إلى المملكة العربية السعودية وجميع الدول الصديقة التي بادرت بالمشاركة في جهود البحث والإنقاذ بالحادث، وقال الرئيس إن شعب مصر أثبت على الدوام تضامنه في مثل هذه الأوقات الحزينة، وفي مواجهة ما تجرى به الأقدار.

وقد أسفرت الجهود المكثفة التي بذلتها الأجهزة والوحدات البحرية عن إنقاذ ٣٩٦ ناجيا - بينهم ٤٦ من طاقم العبارة - كما نجحت فرق الإنقاذ في انتشال ١٧ جثة للضحايا وسط ظروف بالغة الصعوبة تواجه البحث عن المفقودين الذين يزيد عددهم على ألف مفقود، بينما تماثل ٨٠ مصابا للشفاء وغادروا مستشفى الغردقة بعد علاجهم.

وبعد سماع أقوال نحو ٢٤٦ شخصا من الناجين والمصابين في الحادث، شدد المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام على ضرورة استجلاء كيفية وقوع الحادث، وتصرف طاقم العبارة عندما أشرفت على الغرق.

وأضاف أن العبارة مؤمن عليها وعلى الركاب والبضائع، وأن عدد الركاب الذين كانوا على العبارة ١٣١٠ من بينهم ١١٩٣ مصرياً، و٩٩ سعودي الجنسية، و٦ سوريين، وإماراتى، وفلسطينى، وإندونيسى، وسودانى، وفلبينى، ويمنى، وكندى، بالإضافة إلى طاقم العبارة ويضم ٩٦ شخصا و٢٢ سيارة ملاكى، و١٦ شاحنة، وأن أقصى حمولة للعبارة ٢٧٩٠ راكبا.

وقال النائب العام إن عدد الجثث التي تم استخراجها حتى الآن ١٧ جثة، منهم ٨ جثث جرفها التيار إلى منطقة الطور، و٨ إلى منطقة سفاجا، وجثة لسعودى الجنسية مجهول الاسم، وقد تمت مناظرة الجثث. وقد اشترك فى التحقيقات ٢٩ وكيلًا للنياية، و٤٠ من الطب الشرعى يشرف عليهم محام عام أول ومحام عام.

واستمعت النيابة إلى أقوال أحد ضباط طاقم العبارة، الذى قرر أنه فى تمام الساعة التاسعة مساءً تم عمل إنذار حريق فتوجه إلى قبطان العبارة الذى قرر أن نوبتجى الجراج أبلغه أن هناك حريقا فى شاحنة بالدور الثانى، إلا أن دخانا كثيفا قد انتشر مرة أخرى نتيجة إخماد الحريق باستخدام خراطيم المياه مما أدى إلى ميل العبارة.

وأكد المهندس محمد منصور وزير النقل - الذى كان فى استقبال الناجين بميناء الغردقة - أن التحقيقات الأولية قد أشارت إلى أن حريقا شب بمخزن الأمتعة على مرحلتين، وامتد إلى غرفة الماكينات مما أدى إلى جنوح العبارة وانقلابها على جانبها الأيمن.

وقد أصدر السيد حبيب العادلى تعليماته للإدارة العامة للمرور المركزى باتخاذ جميع الإجراءات لتأمين الطرق أمام حركة السيارات لتسهيل سفر وعودة أهالى الضحايا والمصابين من المحافظات إلى سفاجا والغردقة. على صعيد آخر، أكد حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات

بمجلس الشعب أن المجلس سيقدر خلال جلساته المقبلة تشكيل لجنة تقصى حقائق حول غرق العبارة، وقال - خلال اجتماع طارئ للجنة أمس - إنه يجب مراجعة النقل البحرى لكثرة الحوادث فى الفترة الماضية، وزيادة عدد الضحايا، وطالب بتقنين الأمر بضوابط صارمة، موضحا أن اللجنة ستظل فى حالة انعقاد دائم.

ومن جانبه، قال عبدالعزيز مصطفى وكيل اللجنة إنه يجب بحث أوجه القصور فى هذه الحادثة، ومراجعة إجراءات السلامة فى العبارات، لأنها حدثت أكثر من مرة مع الشركة نفسها.

وفى سفاجا، التقت بعثة «الأهرام» بالعديد من الناجين من ركاب العبارة الغارقة، والذين رووا تفاصيل الكارثة منذ بداية تصاعد الأدخنة الكثيفة من مخزن أمتعة الركاب، والذى استمر لنحو ٣ ساعات على مرحلتين، وحمل الناجون مسئولية الكارثة على طاقم الباخرة وريانها، واتهموهم بالتراخى فى التعامل مع الحريق، كما أكدوا أن أجهزة الاستغاثة كانت معطلة، وأن قوارب وأطواق النجاة لم تكن صالحة ولا كافية للاستخدام، واكتشفوا أن بها ثقبوا تسربت منها المياه وتشبث بعضهم بقطع خشبية من حطام العبارة.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

ربان السفينة مازال مفقودا

أكد السيد عمرو صلاح إسماعيل نائب رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحري مالكة العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» أن الربان سيد عمر ريان السفينة المنكوبة لم يتم العثور عليه حتى الساعة الرابعة من عصر أمس، ومازال في عداد المفقودين، وتبذل أجهزة الإنقاذ جهودها للعثور على جثث الضحايا وانتشالها من مياه البحر.

خبراء الغوص: احتمالات وجود أحياء.. ضعيفة

كتبت - نادية الملاخ:

ما مدى امكانية العثور على ناجين بعد مرور أكثر من ٤٨ ساعة على غرق العبارة (السلام ٩٨)؟ كابتن هانى عادل مدرب غوص يقول: إن هناك احتمالا ضعيفا للغاية لوجود احياء بعد مرور أكثر من يومين على تلك الكارثة الا فى حالة وجود احد فى غرفة مغلقة لم تصل اليها المياه، وهذا ايضا احتمال ضعيف خاصة وأن وقت غرق العبارة كان بعد قيامها بفترة بسيطة لم تتجاوز ٣ ساعات مما يعنى ان معظم الركاب كانوا على السطح والصالات المفتوحة، مما أدى إلى زيادة عدد الضحايا نتيجة غرقهم فى فترة لا تتجاوز ١٥ دقيقة خاصة وأن أقصى مدة يمكن ان يقضيها الانسان تحت الماء دون الاستعانة بوسائل تنفس صناعية تتراوح بين ٣ دقائق و٥، ٩ دقيقة حسب قدرة احتمال كل شخص.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

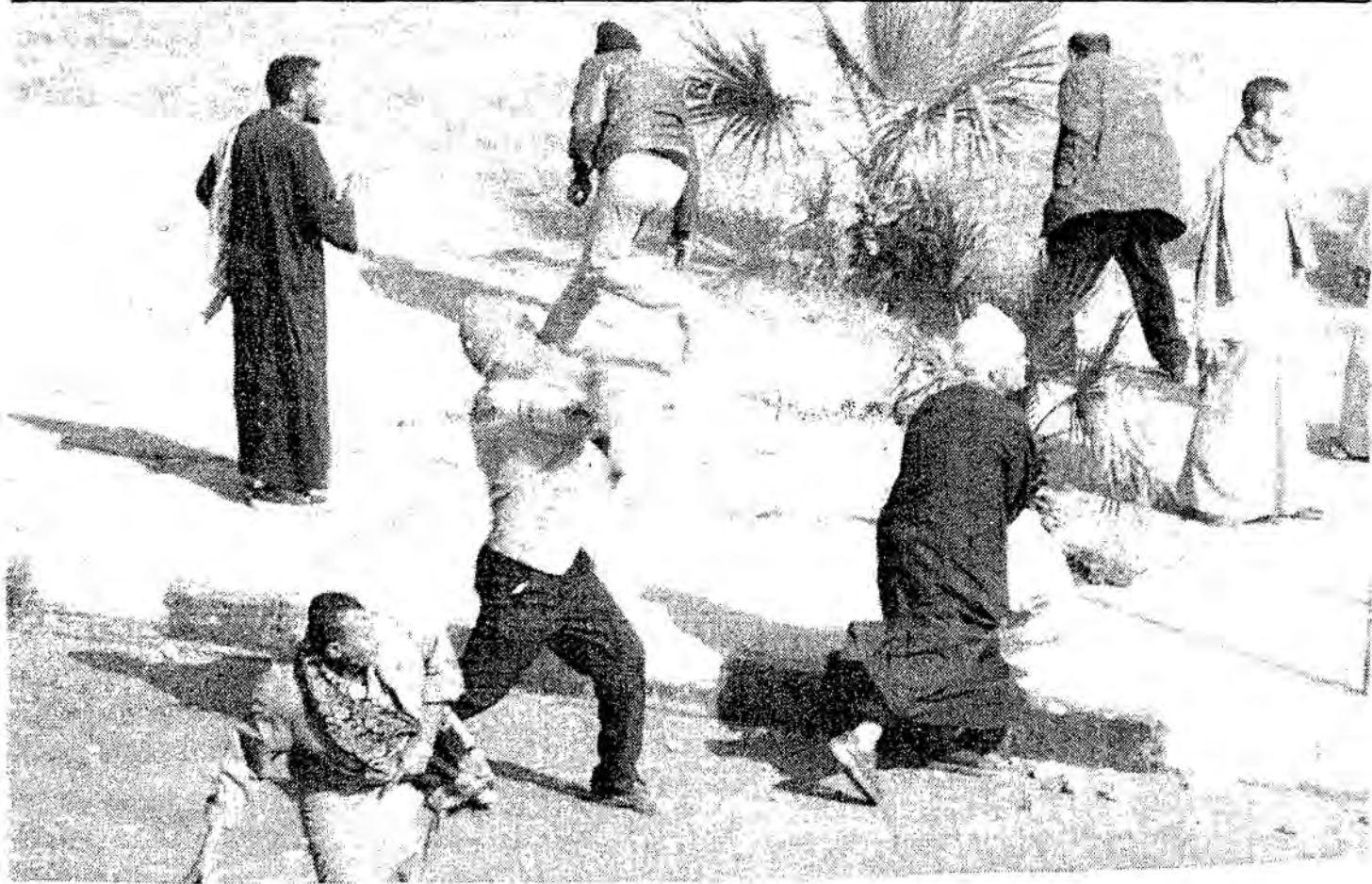
اشتباكات بالأيدي بين الأهالي وقوات الأمن في سفاجا

الذين كانوا على متن العبارة المنكوبة والذين يبلغ عددهم أكثر من ٩٠ شخصا، حيث حاولوا استجلاء موقوفهم والتعرف على مصير ذويهم وحاولوا دخول الميناء، وطالبوا المسؤولين بمساعدتهم للتعرف على الضحايا واشتبكوا مع أجهزة الشرطة، وقد فرضت أجهزة الشرطة طوقا أمنيا أمام مدخل ميناء سفاجا.

وقد تمت السيطرة على الموقف وتهدة الأهالي، حيث إن أهالي الضحايا يحاولون معرفة مصير ذويهم وهل هم في تعداد الناجين أم من بين الغرقى دون أن يجدوا إجابة شافية لتساؤلاتهم. كما حدثت مشادات واشتباكات بسيطة بين عدد من السعوديين الذين حضروا إلى ميناء سفاجا لمعرفة مصير أقاربهم

سفاجا - من عرفات على:

قام بعض أهالي الضحايا الموجين أمام ميناء سفاجا البحرى والذين حضروا للتعرف على مصير ذويهم فى حادث العبارة المنكوبة بالاشتباك بالأيدي مع قوات الشرطة، وتطور الأمر إلى إلقاء بعض الحجارة على هذه القوات.



بعد إصابة بعض أفراد الشرطة

وزارة الداخلية تنشد أهالي الضحايا التحلى بالصبر

الضباط وعرض سلامة الأهالي للخطر مما دفع القوات لتفريق القائمة بالتعدى ومحاولة إثارة الشغب، ووزارة الداخلية تنشد أهالي الضحايا التحلى بالصبر والثقة مع تقدير كل مشاعر الحزن والأسى.

صرح مصدر أمنى مسئول بأن قوات الشرطة وجدت بميناء سفاجا البحرى للإسهام فى تنظيم توافد أهالي ضحايا حادث العبارة السلام ٩٨ إلا أن بعضهم قام بقذف قوات الشرطة بالحجارة، الأمر الذى أسفر عن إصابة بعض الأفراد وأحد

شركة «لويدز ريجستر» للملاحة:

العبارة عمرها ٣٦ عاما وتفتقد لمعايير السلامة الأوروبية

لندن - وكالات الأنباء: ذكرت شركة لويدز ريجستر المتخصصة في الملاحة البحرية أن العبارة «السلام ٩٨» في خريف عمرها ولا تستوفي معايير السلامة المطبقة في الاتحاد الأوروبي، مما جعلها ممنوعة من الملاحة في المياه الأوروبية. وأوضحت الشركة في نشرتها اليومية أن السفينة قديمة للغاية ويرجع تاريخ تصنيعها إلى السبعينيات من القرن الماضي، وهو الأمر الذي يعني أن عمرها يتجاوز ٣٦ عاما، بينما يشترط القانون المصري الذي يتوافق مع القوانين الدولية ألا يتجاوز عمر هذا النوع من السفن ٢٥ عاما. وحذر ديفيد أوسلر محرر شئون الصناعة في مجلة «لويدز ليست» المتخصصة في الملاحة البحرية من أن كارثة غرق العبارة ربما تكون أسوأ مما هو متوقع، وأضاف أن السفينة مسجلة في بنما. وكانت شركة «رينا» الإيطالية قد أصدرت شهادة استيفاء معايير السلامة للعبارة «السلام ٩٨» وتعرض هذه الشركة حاليا للمقاضاة في قضية إصدار شهادة سلامة لناقلة البترول المالطية «أريكا» التي انشقت إلى نصفين قبل ست سنوات متسببة في مد بحري أسود هائل من البترول اجتاح السواحل الفرنسية. ويقول الادعاء في هذه القضية إن «رينا» أصدرت شهادة السلام لناقلة البترول دون التحقق من هيكلها أو بنيتها وإمكاناتها.

لعبة القدر

لعب القدر دوره مع اثنين من الضباط الإداريين بالسفينة لعبة الموت التي قضت أن يرحل هشام سليم الضابط الإداري بالسفينة بعد إصرار غريب على أن تكون هذه الرحلة هي الأخيرة له مع طاقم العبارة بعد أن قدم استقالته ليعمل باحدى شركات قطاع البترول. هشام إتصل بزميله هشام عطية وأصر على أن يكون هو القائم بالعمل بدلا منه على متن العبارة في رحلتها المنكوبة وبعد مناقشة قصيرة أقتنع الثاني بمنطق هشام سليم بأنه يريد أن تكون رحلته الأخيرة مع طاقم العبارة قبل أن يترك العمل معهم ليرحل عن الدنيا.

زغردة صعيدية

بمجرد وصول المواطن عبد الحميد على احمد من مركز البلينا بسوهاج الى بوابة الميناء فوجئ باسم ابن عمه يذاع بين الناجين اندفع يطلق الزغاريد بشكل هستيري ويخترق الصفوف حتى وصل اليه واحتضنه غير مصدق ما حدث وعلن امام الجميع انه سيذبح فداء لنجاة ابن عمه وسارع بالاتصال بأهله في بلدته لتنقلب الأحزان الى أفراح.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

النائب العام: التأمين على العبارة وركابها وبضائعها لدى شركة إنجليزية

كتب: محمد عياد

أعلن المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام أن النيابة العامة تحرص على إجلاء الحقيقة وتحديد المسؤولية في حادث العبارة المنكوبة، لذلك أصدر النائب العام تعليمات لفريق المحققين بالعمل المتواصل ليل نهار لسماع أقوال الناجين والمصابين وكل من له صلة بالحادث.

وأضاف النائب العام أن فريقا من النيابة انتقل إلى مستشفيات الغردقة وسفاجا، وتم سماع أقوال نحو ٢٤٦ من الناجين والمصابين، وجار سماع أقوال الباقين.

وفى لفئة إنسانية من النائب العام اتصل بفريق المحققين للاتصال برجال الشرطة للسماح للناجين من غير المصابين ويرغبون في المغادرة الفورية والعودة مع ذويهم إلى ديارهم بعد أخذ أسمائهم وعناوينهم حتى تتمكن النيابة من سؤالهم فيما بعد، وقد تبين أن ١٠ أشخاص غادروا مع ذويهم.

وأضاف النائب العام أن العبارة مؤمن عليها وعلى الركاب والبضائع في شركة تأمين إنجليزية كبرى، وأنها مكونة من ٩ طوابق، وقال: إن عدد الركاب الذين كانوا عليها ١٣١٠ راكب + ٩٦ أفراد الطاقم، وكان عليها ١٩٩٣ مواطنا مصرياً و٩٩ سعودياً و٦ سوريين وإماراتى وفلسطينى وإندونيسى وسودانى وفلبينى ويمنى وكندى، وعدد ٢٢ سيارة ملاكى، و١٦ تيريلاً، وأن حمولة العبارة ٢٧٩٠ راكباً.

وقال المستشار ماهر عبدالواحد: إن عدد الجثث حتى الآن ١٧ جثة من بينهم ٨ جثث جرفهم التيار إلى منطقة الطور، و٨ آخرين إلى منطقة سفاجا، وجثة لسعودى الجنسية مجهول الاسم، وقد استمعت النيابة إلى أقوال أحد ضباط طاقم العبارة الذى قرر أنه فى الساعة التاسعة مساءً تم عمل إنذار حريق فتوجه إلى القبطان الذى قرر أن هناك حريقاً فى تيريلاً بالدور الثانى، إلا أن دخاناً كثيفاً قد انتشر مرة أخرى نتيجة إخماد الحريق باستخدام خرطوم المياه ما أدى إلى ميل العبارة.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

منظومة مصرية لرصد السفن أليا بعد ٦ شهور

الاسكندرية من محمود عبدالمقصود:

أكد الربان عمرو عارف مدير عام مركز العمليات وإدارة الازمات بوزارة النقل أن المنظومة المصرية للرصد الآلى للسفن فى البحار والمحيطات مازالت فى مراحلها التجريبية وأنه سيتم الانتهاء من تشغيلها خلال النصف الأول من العام الحالى مشيراً إلى الخبرة المصرية تمكنت خلال الشهور القليلة الماضية من استحداث نظام ألى لرصد السفن ومتابعتها بتكلفة بلغت نحو ٣٠٠ ألف جنيه وذلك بدلا من البديل الاجنبى الذى تبلغ تكلفته نحو ٥٠ مليون دولار.

وقال مدير عام مركز العمليات بوزارة النقل أن النظام المصرى سيفيد كثيرا من عمليات رصد الحوادث والغرق والخلل الذى يطرأ على السفن وذلك من خلال شبكة لمحطات ((A.I.S) التى يجرى حاليا تنفيذها فى البحرين الأبيض والاحمر من خلال شبكة معلومات قطاع النقل البحرى.. وقال الربان عمرو عارف ان النظام الجديد سيتيح لغرف العمليات متابعة السفن منذ خروجها من الموانى القريبة حتى وصولها للموانى المصرية ومايترتب على ذلك من ضمان سلامة السفن والتدخل السريع فى حالة وقوع أى خلل أو حوادث..

وأضاف أن وزارة النقل انتهت بالفعل من تركيب ٤ محطات فى شرم الشيخ وسفاجا وخليج السويس والاسكندرية وذلك يأتى ضمن ١٣ محطة يجرى تنفيذها ضمن خطة وزارة النقل فى تعطية المياه الاقليمية لمصر.

وأكد مدير عمليات وزارة النقل أن عدم رصد السفينة المنكوبة أثناء غرقها فى البحر الاحمر بواسطة المنظومة الجديدة يرجع لعدم اكتمالها لأنها مازالت تحت التجريب والاختبار.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

رئيس قطاع النقل البحري:

لجنة دولية برئاسة مصر للتحقيق في ملابسات غرق العبارة!

كتب - جمال الكشكى:

أكد اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري أن عمليات البحث والانقاذ مازالت مستمرة من خلال عدة وحدات جوية وبحرية وتجارية ومدنية وعسكرية بقيادة «الفرقاطة» شرم الشيخ. وأضاف أن هناك تعاوناً كبيراً بين لمركز البحث المصرى السعودى، وأنه احدى السفن السعودية تمكنت من انقاذ ١٩ مصرياً وثلاثة سعوديين بالقرب من جزيرة النعمان جنوب ميناء

«ضبا» كما أن احدى سفن الخدمات البترولية المصرية تمكنت أيضاً من انقاذ خمسة من بينهم سعوديين بالاضافة الى انتشالها لعدد من الجثث. أكد رئيس قطاع النقل أنه تم تشكيل لجنة دولية لاجراء تحقيق فنى تفصيلى لكشف ملابسات الحادث برئاسة هيئة السلامة المصرية، وأضاف أن السيد لطفى «نصور وزير النقل قد وافق على طلب «بنما» بالاشتراك فى لجنة التحقيق باعتبارها الدولة صاحبة «العلم» وأنه وفقاً للاتفاقيات الدولية فكان من المفروض أن

تتولى «بنما» رئاسة هذه اللجنة، لكن السكرتير العام للمنظمة البحرية العالمية IMO اسند مهمة الرئاسة للسلطات المصرية. فى الوقت نفسه أكد اللواء شيرين أن الدلائل المبدئية للحادث وفقاً للشواهد المتاحة الآن تشير الى أن سبب الغرق هو حدوث حريق فى «جراج» العبارة تجاوزت قدرات الطاقم فى السيطرة عليه مما أدى الى تصاعد تداعياته مما أدى الى دوران السفينة وميلها بشكل مفاجئ.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مالك العبارة المنكوبة:

السفينة مؤمن عليها والحادث وقع في ظروف غامضة

متابعة :

سحر زهران
مصطفى المليجي
نادر طمان

الأحمر قد طلب من غرفة العمليات الاتصال بالسفن العابرة بالمنطقة والشركات الملاحية لانتشال أى ناجين.

وتشير التكهات الأولية الى ان الطقس السيئ هو عامل مساعد لوقوع الحادث مع وجود عطل

فنى مفاجئ بالماكينات قد يكون أدى الى انحرافها وغرقها فى الحال دون ان يتمكن ربانها من اصدار اشارات استغاثة.

ونفى عمرو ممدوح إسماعيل نائب رئيس الشركة المالكة للعبارة ما تردد عن وجود مفاوضات لبيع العبارة ليلة الحادث مع إحدى الشركات السعودية. ومن جهة أخرى طلب محافظ السويس سيف جلال من الدكتور صلاح كحلة وكيل وزارة الصحة والدكتور حازم شوقي مدير مرفق الاسعاف ارسال عشر سيارات اسعاف الى سفاجا واعلان حالة الطوارئ بمستشفيات السويس وتأهب طاقم الأطباء للسفر الى سفاجا فى حالة الحاجة للمعاونة مع وضع كافة خدمات المحافظة تحت تصرف محافظة البحر الأحمر.

وعلى جانب آخر أكد خبراء قطاع النقل البحرى ان السفينة لاينطبق عليها قرار تحديد عمر سفينة الركاب بـ ٢٥ عاما لأن السفينة ترفع علما أجنيا.

أكد المهندس ممدوح إسماعيل رئيس شركة السلام للنقل البحرى مالكة أن العبارة السلام ٩٨ المنكوبة (بوكاشيو) أن العبارة مؤمن عليها بالأسواق العالمية وان الحادث وقع فى ظروف غامضة ولم يحدث لها أى مشاكل فنية قبل هذه الرحلة.

وقال انها كانت تقل ١٤١٥ راكبا منهم ١٢٩٨ مصريا وكان يقود طاقم السفينة المكون من ٩٦ فردا الربان سيد عمر.

وأشار ممدوح اسماعيل الى ان السفينة تم بناؤها عام ١٩٧١ وتم تجديدها عام ١٩٩٩

وأنها كانت تقل ٢٢ سيارة وأن طاقم مكتب الشركة بسفاجا لاحظ تأخر وصول السفينة الى الميناء مما دفعهم لاجراء اتصالات سريعة مع المسؤولين وإدارة الميناء لكنهم فوجئوا بانقطاع الاتصال بالعبارة.

من جهة أخرى صرح اللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر بأنه تم تشكيل غرفة عمليات بقيادته وأن المهندس محمد منصور وزير النقل سيقود غرفة العمليات من ميناء سفاجا التى وصل اليها بعد ظهر أمس وأن قوات الانقاذ أعدت غرفة عمليات مركزية لحصر الضحايا وتقديم إسعافات أولية للناجين، موضحا أن المعلومات المبدئية أشارت الى انتشال ١٨ جثة وانقاذ ٢٢ راكبا وان الطائرات والوحدات البحرية تعمل وفق منظومة واحدة. وكان رئيس هيئة موانئ البحر

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

ملاك السفن يحققون المليارات على حساب الضحايا

العبارات العاملة في مصر انتهى عمرها الافتراضي



أحد اقارب الضحايا

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

حكاية العبارات العاملة في المياه الإقليمية المصرية تبدو غريبة الأطوار فهناك أكثر من ٢٠ عبارة تعمل في خطوط الملاحة السويس - سفاجا - نويبع، وهذه العبارات تتركز أغلب رجالاتها 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 بإسعاد المصابين وانتشال بعض أشلاء 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 سنوياً 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 مؤكداً 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 حريقاً 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 اعلاماً غير مصرية مثل بنما واليونان وغيرهما، وهناك شركة الجسر العربى التى تملك ثلاثة مراكب وهذه الشركة تعمل بين ثلاث دول مشتركة (مصر والأردن والعراق) وتنقل سنوياً نحو ٦٠٠ راكب وتركز عملها على خط نوبيع العقبة ولم يحدث أن وقعت عبارات هذه الشركة فى حوادث غرق أو حرائق وهناك اثنتان من العبارات ملك قطاع الأعمال المصرى وهاتان العبارتان تعد ان الوحيديتين اللتين لم ينته عمرهما الافتراضى وأنهما من العبارات التى دخلت العمل قريباً فى حين ان غالبية العبارات جاءت مستعملة وهنا سألت المصدر النقل لماذا يأتى 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 فى عامين أما المركب الجديدة فلن يستطيع تعويض كامل الثمن قبل ما يقرب من سبع سنوات، وبعملية حسابية بسيطة كشف المصدر عن حجم المبالغ الطائلة التى يحققها

متابعة:

أحمد فرغلي

يملكون الخبرات الكافية لعمل التحقيقات اللازمة بدليل أن 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 إلا أنه 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 الإقليمية طالما أنه تتوفر 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» للبضائع 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.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

فريقان طبيان من وزارة الصحة للمشاركة في علاج المصابين

كتب - فاروق عبدالمجيد - سهير هدايت:

قامت وزارة الصحة والسكان صباح أمس بإرسال فريقين عمل من الأطباء على متن طائرتين إلى سفاجا للعمل في موقع حادث الباخرة السلام ٩٨، يضم الفريق الأول ٧ من كبار اساتذة قصر العينى في تخصصات جراحات القلب، والصدر، والمخ والأعصاب، والأوعية الدموية، والعظام، والتخدير. أما الفريق الثانى الذى وصل إلى الغردقة فيضم ٣٥ من اخصائين واستشاريين وزارة الصحة من كل التخصصات المتوقع مشاركتها فى مثل هذه الحالات. وصرح الدكتور عبدالرحمن شاهين المتحدث الرسمى باسم وزارة الصحة بأن غالبية الأطباء العاملين فى مستشفيات الغردقة وسفاجا قد انضموا إلى الفريقين الطبيين، كما انضم إلى هذه الفرق الطبية أعداد أخرى من أطباء مستشفيات المناطق المجاورة، كما وصل ٥٥ سيارة

وزيرة القوى العاملة تتابع الحادث من المستشفى

أصيبت عائشة عبدالهادى وزيرة القوى العاملة والهجرة بوعكة صحية مفاجئة نقلت على أثرها أمس إلى مستشفى مدينة نصر للتأمين الصحى. وقالت الوزيرة : إنها تتابع من المستشفى مع المستشار العمالى المصرى فى جدة موقف العمالة المصرية التى كانت على متن العبارة «السلام ٩٨»، وأعلنت أن هناك ١٤ عاملا من بين الناجين، وأنه جار حصر الباقي من المصابين والمتوفين، وعددهم ١٢٩ عاملا كانوا يعملون فى خدمات موسم الحج. وقالت : إن أغليبتهم من السائقين والميكانيكية.

لويذرز: العبارة لا تستوفى معايير السلامة

لندن - وكالات الأنباء : أكد تقرير صادر عن شركة «لويذرز ريجستر» المتخصصة فى الملاحة البحرية حول سلامة العبارة «السلام ٩٨» أن العبارة فى خريف عمرها، ولا تستوفى معايير السلامة المطبقة فى الاتحاد الأوروبى، كما أنها ممنوعة من الملاحة فى المياه الأوروبية، فى الوقت الذى أوضحت الشركة، فى نشرتها اليومية، أن العبارة عمرها يتجاوز ٣٦ عاما، وأن القانون المصرى يقضى بالآ يتجاوز عمر هذا النوع من السفن ٢٥ عاما! وذكرت الأنباء أن الشركة الإيطالية «رينا» أصدرت شهادة استيفاء معايير السلامة للعبارة «السلام ٩٨»، وأن هذه الشركة تتعرض حاليا للمقاضاة فى قضية إصدار شهادة سلامة لناقلة البترول المالطية «أريكا» التى انشقت إلى نصفين منذ ست سنوات.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

حريقان تسببا فى الكارثة قبل الغرق

روى الناجون من أفراد طاقم العبارة اللحظات الأخيرة قبل الغرق، فكشفوا أن حريقين نشبا خلال وقت قصير، فأمرؤا الركاب بالصعود إلى السطح، ثم مالت العبارة ناحية اليمين فحاول الربان إعادتها إلى وضعها الطبيعى، ولكن الأمواج الشديدة حالت دون ذلك، فتم اللجوء إلى القوارب المطاطية التى حملت العشرات من الركاب، دون الالتزام بالحمولة المقررة لها.

..ومالك العبارة: العمر الافتراضى للعبارات لا يمثل مشكلة!

أكد المهندس ممدوح إسماعيل مالك عبارات السلام أن العمر الافتراضى للعبارات لا يمثل مشكلة، واعترف إسماعيل بأن العبارة غرقت نتيجة لنشوب حريق حسب التقارير المبدئية. وكشفت «تحقيقات الأهرام» عن أن العبارات التى تنقل المصريين كلها ذات عمر افتراضى منته، فيما عدا اثنتين منها يتبعان قطاع الأعمال العام.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

عدم تحديد موقع السفينة يصعب مهمة الغواصين في انتشال الجثث

تبرع عدد كبير من الغطاسين المصريين والأجانب بالقيام بعمليات غطس للبحث عن جثث الضحايا واستمرت هذه العمليات طوال يوم أمس. وصرح احد مسئولى مراكز الغوص بالبحر الاحمر بأن هناك خطأ كبيرا حدث فى تحديد موقع غرق السفينة مما صعب مهمة الغواصين فى الوصول مباشرة الى جثث الضحايا وانتشال اكبر عدد منها وقال اننا مستعدون لمواصلة العمل ليوم او يومين آخرين للوصول لأكبر عدد من جثث الضحايا.

حركة الملاحة تسير بصورة طبيعية فى ميناء سفاجا

لم تتأثر حركة الملاحة البحرية برغم عمليات الأنقاذ التى تتم فى هذه المنطقة البحرية سواء لنقل الركاب أو البضائع من ميناء سفاجا البحرى، حيث أبحرت أمس العبارة سانت كاترين التابعة لنفس الشركة مالكة العبارة السلام ٩٨ التى غرقت متوجهة إلى ميناء ضبا البحرى بالسعودية وعلى متنها ٣٧٥ راكبا و١١ سيارة، ولم يقيم أحد من المغادرين على العبارة بإلغاء سفره. يذكر أن العبارة سانت كاترين وصلت الى ميناء سفاجا خالية من الركاب والبضائع قادمة من ميناء ضبا لنقل الركاب الذين كان مقرر سفرهم على العبارة الغارقة السلام ٩٨.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

الخارجية تتابع الحادث

صرح السفير الدكتور محمد الضرغامى مساعد وزير الخارجية للشئون القنصلية والمصريين فى الخارج، ردا على أسئلة المحررين الدبلوماسيين، بأن وزارة الخارجية أعدت غرفة عمليات لتابعة حادث غرق العبارة «السلام ٩٨» على مدى ٢٤ ساعة، كما تم إنشاء خط ربط مع مركز عمليات وإدارة الأزمات لتابعة الموقف أولا بأول، خاصة بالنسبة للضحايا والناجين من غير المصريين.



المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

سفير خادم الحرمين فى القاهرة يتوجه إلى سفاجا

توجه سفير خادم الحرمين الشريفين فى القاهرة معالى الدكتور هشام بن محيى الدين ناظر إلى ميناء سفاجا برفقة عدد كبير من الدبلوماسيين أعضاء السفارة لدعم فريق الطوارئ الموجود بموقع الحادث منذ فجر الخميس. تابع السفير عن قرب المساعدات المقدمة من أعضاء السفارة للمواطنين السعوديين الناجين من الحادث وعددهم حتى الآن ١٧ مواطنا سعوديا، كما تابع تطورات البحث عن المفقودين بالتنسيق مع السلطات والأجهزة المصرية المعنية. وكان السفير السعودى قد دعا إلى تشكيل فريق عمل لمتابعة تطورات كارثة العبارة المصرية «السلام ٩٨» التى كان على متنها ٩٩ سعوديا، حسب التقديرات المبدئية. ويعكف فريق العمل بميناء سفاجا على متابعة أسماء الناجين والمتوفين من الرعايا السعوديين والتحقق من شخصياتهم وتقديم كل أشكال العون والمساعدة لذويهم وزيارة المستشفيات.

٥٠% من حوادث الغرق جماعية

كتب: ثابت أمين عواد:

تمثل حوادث الغرق سواء كانت فردية أو جماعية عبئا وضغطا نفسيا على أهل الغريق وذوية والمحيطين به، وهناك ٥٠% من حوادث أو كوارث الغرق تكون جماعية، مثل حادث العبارة سالم اكسبريس، ومركب القمر السعودى، وغيرها، إضافة إلى حالات الغرق الفردية التى تحدث بالشواطئ المصرية وبحمامات السباحة بالأندية بسبب الإهمال أو الجهل أو القدر المحتوم. ويقدر الدكتور عزت محمود كاشف الأستاذ بجامعة حلوان حالات الغرق بمصر بنحو ٤ آلاف شخص سنويا، الأمر الذى يمكن اعتباره هذا الفاقد البشرى خسارة للاقتصاد القومى فمعظم الغرقى يدخلون فى عداد قوة العمل المساهمة فى رفع مستوى الانتاجية بمختلف مجالات العمل الوطنى.

المصدر: الاهرام
التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

الامبالاة تسببت في استياء الأهالي

سيطرت حالة من الاستياء والغضب على عدد من أهالي الضحايا منذ وصولهم إلى ميناء سفاجا، وذلك عندما فوجئوا بحالة من اللامبالاة من بعض مسئولى الميناء، وعدم الاستجابة لاستفساراتهم ومراعاة مشاعرهم، فضلا عن عدم تخصيص أماكن لانتظارهم.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

تعزيات مبارك من رؤساء الدول في ضحايا حادث العبارة

تلقى الرئيس حسنى مبارك العديد من برقيات التعزية من رؤساء دول وحكومات العالم في ضحايا حادث العبارة المصرية «السلام ٩٨». وعبر المعزون في برقياتهم عن تضامن بلادهم مع مصر وشعبها مقدمين خالص تعازيهم للرئيس مبارك، وأسرة وأقارب الضحايا. فقد تلقى الرئيس برقيات تعزية من كل من: على عبدالله صالح رئيس اليمن وبرفيز مشرف رئيس باكستان، وعلى ولد محمد فال رئيس موريتانيا، وزين العابدين بن على رئيس تونس، وفلاديمير بوتين رئيس روسيا، وإميل لحود رئيس لبنان. كما تلقى الرئيس مبارك برقيات تعزية من كل من: جونيتشيرو كويزومي رئيس وزراء اليابان، وخوزيه لويس ثاباتيرو رئيس وزراء اسبانيا، وشوكت عزيز رئيس وزراء باكستان، وأكمل الدين إحسان أوغلى الأمين العام لمنظمة المؤتمر الإسلامى، والشيخ عبدالأمير قبلان نائب رئيس المجلس الإسلامى الشيعى الأعلى فى لبنان، والمفتى الجعفرى الممتاز الشيخ أحمد قبلان، والدكتور محمد رشيد قباني مفتى لبنان، وعبدالرحمن العطية الأمين العام لمجلس التعاون الخليجى.

فهمى: مشاركة طائرات وسفن قطاع البترول فى إنقاذ العبارة

كتب - عادل ابراهيم:

اصدر المهندس سامح فهمى وزير البترول توجيهات عاجلة لتكليف طائرات وسفن خدمات البترول البحرية والجوية للمشاركة فى عمليات البحث والانتشال لضحايا العبارة المصرية المنكوبة «السلام ٩٨» حيث قامت طائرتان تابعتان لشركة خدمات البترول الجوية «داش» حمولة كل منهما ٥٠ راكبا بنقل مجموعات من



سامح فهمى

الاطباء المتخصصين بوزارة الصحة ورجال البحث الجنائى بوزارة الداخلية والطب الشرعى والمحامى العام والسفير السعودى بالقاهرة من مطار القاهرة إلى الغردقة وسفاجا، وأوضح اللواء حسن راشد رئيس شركة خدمات البترول الجوية انه تم تكليف طائرات الهليكوبتر للمشاركة فى عمليات البحث والإنقاذ. كما قامت شركة خدمات البترول البحرية بتكليف لنشات وقوارب الخدمات بالمشاركة فى عمليات البحث وانتشال ضحايا العبارة بالتعاون مع مركز البحث والإنقاذ بمنطقة سفاجا، وأكدت

المهندسة نهاد الجاويش رئيسة الشركة بأن الوحدة البحرية التابعة للشركة رقم «٥» اتجهت إلى موقع انجراف الضحايا وقامت بانقاذ ٦ ناجين و انتشال ٦٢ جثة.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

٤٠ طبيباً شرعياً لتحديد هويات جثث الضحايا

كتبت - فاطمة الدسوقي:

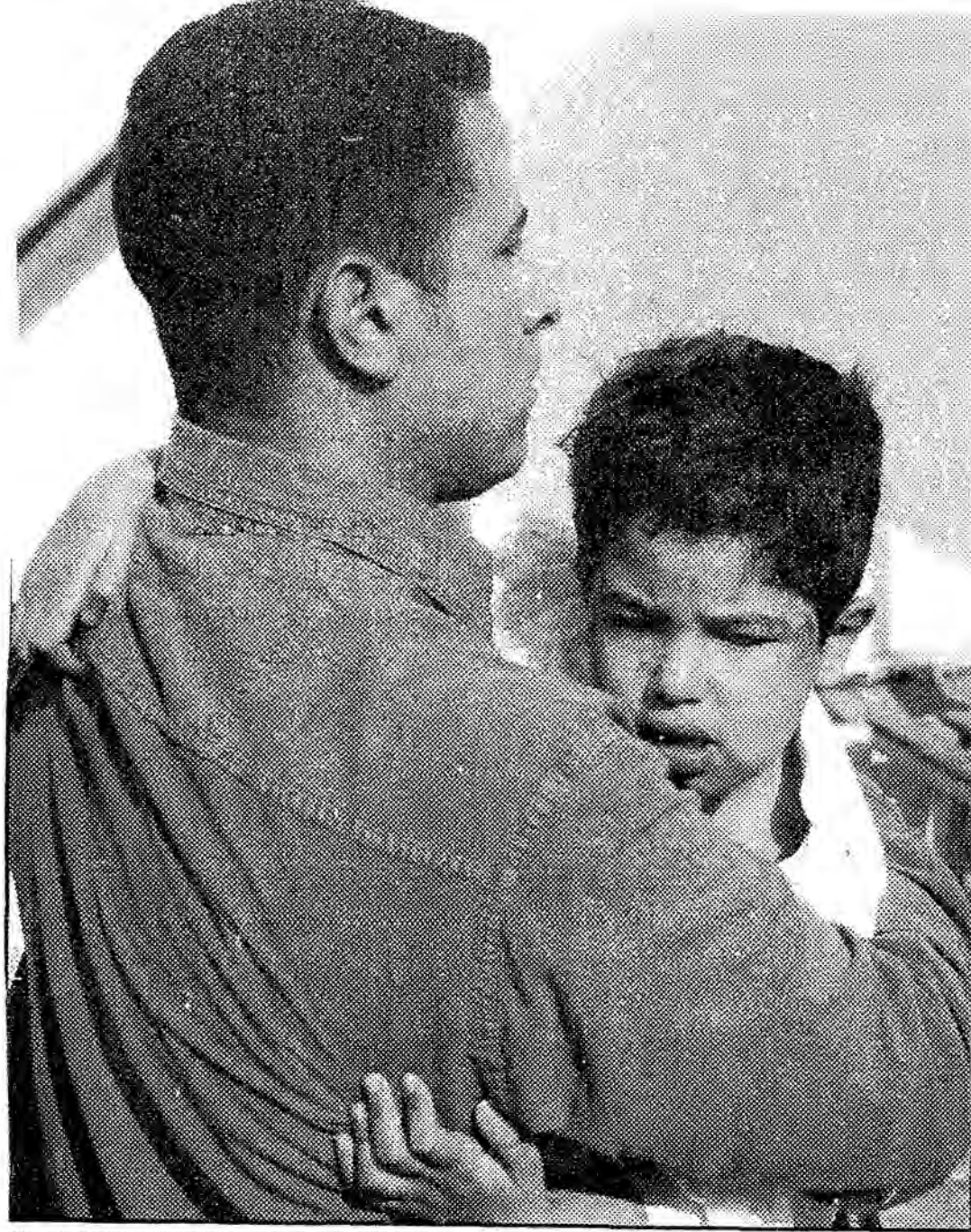
توجه أمس فريق من كبار الأطباء الشرعيين على متن طائرة خاصة إلى الغردقة وسفاجا للمساعدة في التعرف على جثث الضحايا. ويضم الفريق ٤٠ طبيباً شرعياً و٥٠ من مصوري العمل الجنائي مزودين بأحدث الأجهزة ومنها جهاز البصم الواثية، بالإضافة لكمية كبيرة من الكيماويات والسوائل التي تستخدم في حفظ الجثث والتعرف عليها. كما تم تزويد مستشفيات سفاجا والغردقة والسويس وشرم الشيخ بعدد كبير من ثلاثيات حفظ الجثث. وأكد مصدر مسئول أن مهمة فريق الطب الشرعي هي التعرف على جثث المتوفين وتحديد هويتهم والأنساب من خلال البصمة الوراثية.

الوحدات البحرية وناقلات البترول أنقذت ١٠٤ ركاب

كشفت لجنة الطوارئ بميناء سفاجا أن إحدى وحدات البحرية المصرية «كاسحة» أنقذت ١٤ من الناجين وأن معظمهم كانوا في قوارب نجاة السفينة وأن ٨ من الناجين كانوا على متن سفينة البضائع «روزته» و ٣٧ كانوا على متن ناقلة البترول «رجري ستار» في الوقت الذي طلب فيه عضو مجلس إدارة المنطقة الحرة بالسويس عبدالمجيد مطر تغيير مسار العبارة «جرين ايلند» حيث انتشلت ٣٩ من الناجين حملتهم إلى ميناء سفاجا، وصرح المهندس سامح فهمي وزير البترول بأن إحدى سفن شركة خدمات البترول البحرية تمكنت من انتشال ٦٣ جثة وانقاذ ٦ ركاب وهم إبراهيم عبدالفتاح «سوهاج» ومرشد السيد على «قنا» وفراج عبدالله «سوهاج» باهر إبراهيم «رأس غارب» وكل من فرحان الدسوري ومحمد متعب الدسوري «السعودية».

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦



آثار الفرغ على وجه طفل بين الناجين

.. وفتح باب التبرعات

في القنصلية المصرية بالرياض

أعلنت القنصلية المصرية بالرياض عن فتح باب التبرعات من الجالية المصرية لمصلحة أسر ضحايا حادث غرق العبارة «السلام ٩٨».

وصرح السفير محمود عوف، القنصل العام بالرياض بأن التبرعات يتم تلقيها بصندوق رعاية المصريين بمقر القنصلية بالرياض في الحي الدبلوماسي.

وأضاف أنه يمكن للمواطنين المصريين العاملين في المملكة العربية السعودية التبرع مباشرة على الحساب رقم ٨٨٨ في بنك ناصر الاجتماعي بالقاهرة.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

٢٠٠٠ جنيه إعانة عاجلة لأسر الضحايا

من أبناء الدقهلية

المنصورة - عطية عبد الحميد

قرر الدكتور أحمد سعيد صوان محافظ الدقهلية صرف إعانات عاجلة قدرها ٢٠٠٠ جنيه من صناديق الخدمات بالمحافظة لكل أسرة من أسر ضحايا العبارة السلام «٩٨» الذين ينتمون إلى المحافظة ويبلغ عددهم نحو ٩٠ مواطنا، وصرح المحافظ للأهram بأنه يجرى تدبير المبالغ اللازمة عن طريق رجال الأعمال لتعويض أسر الضحايا عما فقدوه من أمتعة في أثناء الرحلة المشتومة، علاوة على بحث توفير فرص عمل لأبناء الضحايا. وقال المحافظ إنه سيتم تأجيل الاحتفال بعيد الدقهلية القومي الذي يبدأ يوم ٧ فبراير الحالي، وذلك لمشاطرة أسر الضحايا أحزانهم.

لويدز: العبارة لا تستوفي معايير السلامة

لندن - وكالات الأنباء: أكد تقرير صادر عن شركة «لويدز ريجستر» المتخصصة في الملاحة البحرية حول سلامة العبارة «السلام ٩٨» أن العبارة في خريف عمرها، ولا تستوفي معايير السلامة المطبقة في الاتحاد الأوروبي، كما أنها ممنوعة من الملاحة في المياه الأوروبية، في الوقت الذي أوضحت الشركة، في نشرتها اليومية، أن العبارة عمرها يتجاوز ٣٦ عاما، وأن القانون المصري يقضي بـ ألا يتجاوز عمر هذا النوع من السفن ٢٥ عاما! وذكرت الأنباء أن الشركة الإيطالية «رينا» أصدرت شهادة استيفاء معايير السلامة للعبارة «السلام ٩٨»، وأن هذه الشركة تتعرض حاليا للمقاضاة في قضية إصدار شهادة سلامة لناقلة البترول المالطية «أريكا» التي انشقت إلى نصفين منذ ست سنوات.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مبارك يتلقى برقيات التعزية من الملوك والرؤساء

تلقى الرئيس حسنى مبارك العديد من برقيات التعزية من الملوك والرؤساء فى حادث غرق العبارة السلام (٩٨) فقد تلقى الرئيس برقية عزاء من الرئيس الأمريكى جورج بوش أعرب فيها عن أسفه لغرق العبارة مؤكدا استعداد الولايات المتحدة لتقديم أى مساعدات تطلبها مصر والسعودية للمساهمة فى عمليات الإنقاذ وانتشال الجثث. كما تلقى الرئيس برقيات تعزية من كل من الرئيس الصينى هوجين تاو، والرئيس القبرصى بآبادوبلوس، وخافير سولانا الممثل الأعلى للاتحاد الأوروبى. وتلقى الرئيس برقيات تعزية من خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز وولى العهد السعودى، والسلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان. كما تلقى الرئيس برقيات تعزية من فؤاد السنيورة رئيس الوزراء اللبنانى، وأحمد عبدالله آل محمود وزير الدولة القطرى للشئون الخارجية رئيس الدورة الاستثنائية لوزراء الإعلام العرب، ومن النائب سعد الحريرى رئيس كتلة المستقبل اللبنانىة.

٨٠ مصابا غادروا مستشفى الغردقة بعد علاجهم

كتب - حسام زايد :

أكد الدكتور نبيل عاشور وكيل وزارة الصحة فى البحر الأحمر أن ٨٠ مصابا غادروا مستشفى الغردقة أمس من إجمالى ١٤٥ حالة إصابة منهم ١٢ سعوديا وسوري والباقي مصريون، كما وصل إلى المستشفى حالة وفاة لسعودية. وأوضح أن حالة المصابين كلهم مطمئنة، وتم فحصهم بالكامل وعمل جميع الأشعات والتحاليل والرنين المغناطيسى للتأكد من خلوهم من أى إصابات أو كسور أو غير ذلك، وكان هناك بعض الجروح تم التعامل معها. وأشار إلى وصول قيادات وزارة الصحة أمس إلى البحر الأحمر لمتابعة كل التطورات عن قرب، والتعامل مع أى طارئ.

خطة لتيسير سفر وعودة أهالى الضحايا إلى الغردقة وسفاجا

كتب - ناجى الجرجاوى:

أصدر السيد حبيب العادلى وزير الداخلية تعليماته إلى الإدارة العامة للمرور المركزى باتخاذ جميع الإجراءات لتأمين الطرق أمام حركة السيارات لتسهيل سفر وعودة أهالى الضحايا والمصابين وذويهم من ركاب الباكسة المنكبوبة على مستوى جميع المحافظات إلى سفاجا والغردقة، وتأمين سيارات الإنقاذ والإسعاف. وصرح اللواء شريف جمعة مساعد وزير الداخلية ومدير الإدارة العامة للمرور المركزى بأنه منذ أن تم الإعلان عن وقوع الحادث الأليم بدأت الإدارة بتعيين الخدمات وتكثيفها على الطرق من القاهرة وحتى الغردقة وسفاجا، وتم وضع خطة عاجلة بالتنسيق مع إدارة مرور البحر الأحمر لتأمين تحركات جميع السيارات الخاصة بالإنقاذ والإسعاف.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مركبة للغوص فى الأعماق لتصوير العبارة الغارقة

طلب المهندس محمد منصور وزير النقل الاستعانة بمركبة مخصصة للغوص فى الأعماق لفحص وتصوير السفينة الغارقة.

وصرح مصدر مسئول باللجنة بأن المركبة التى طلب وزير النقل إحضارها من الخارج تقوم بمهام الغوص لأعماق كبيرة ويمكنها تصوير كل أجزاء السفينة الغارقة، كما سيتم إجراء محاولات للتصوير من داخل السفينة إذا أمكن ذلك بهدف جمع المعلومات، ومن المقرر أن يستغرق أحضار هذه المركبة ١٠ أيام.

٥ آلاف جنيه للمتوفى و٣٠٠ للمصاب

من التضامن الاجتماعى

أعلنت مديرية التضامن الاجتماعى بالبحر الأحمر انه تم تخصيص مبلغ ٣٠٠ جنيه لكل مصاب و٥٠٠٠ جنيه لكل متوفى كتعويضات أولية . وقال صلاح عامر وكيل وزارة التضامن الاجتماعى بالمحافظة انه سيتم صرف التعويضات فور الانتهاء من عمليات انتشار جثث الضحايا وتحديد الأعداد النهائية للمصابين والمتوفين والمفقودين.

فتح حساب للتبرع للضحايا

فى بنك ناصر الاجتماعى

تم فتح حساب رقم ٨٨٨ فى بنك ناصر الاجتماعى لقبول تبرعات المواطنين والهيئات والشركات والمؤسسات الحكومية والخاصة لمصلحة ضحايا العبارة المنكوبة التى غرقت امس الأول قبيل وصولها الى ميناء سفاجا . يأتى ذلك فى إطار الجهود المبذولة للتخفيف عن كاهل أسر وضحايا الحادث والمفقودين.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

الأهالى يشكون من «اللامبالاة» وغياب مركز العمليات

حالة من السخط العام تسيطر على أهالى الضحايا منذ وصولهم إلى بوابة ميناء سفاجا، حيث تعامل معهم مسئولو الميناء بلامبالاة وحاولوا نقلهم بالقوة إلى قرية الحجاج التى تفتقد كل وسائل الراحة، بينما وقف عدد كبير منهم يطالبون إدارة الميناء بتخصيص منفذ أو مركز للعمليات للرد على تساؤلاتهم، وافتقرش البعض الآخر الأرض لعدم وجود أماكن مجهزة لاستقبالهم أو دورات مياه لقضاء حاجاتهم.. وأمام هذا الإهمال المتعمد فى استقبال الأهالى والعمل على راحتهم، حاول بعض

الأهالى الاحتكاك بمسئولى إدارة أمن الميناء لعدم وجود أية إجابات لاستفساراتهم، بينما استسلم البعض لقدره وجلس على المقاهى المجاورة للميناء ينتظر من يأتى له بالأخبار. وعندما أعلنت إدارة الميناء عن وصول عبارة تحمل عددا منالناجين، وقف الأهالى يتزاحمون بشكل لا آدمى وهم يترقبون سماع اسماء ذويهم بين كشوف الناجين وهو ما دى لوقوع عدد من الاصابات بينهم وفى الوقت نفسه، تزايد الإقبال على كبائن التليفونات، رغم انتشار الأجهزة المحمولة .

الزلازل.. بريئة

كتبت - منال الغمري:

يردد البعض أن حدوث الزلازل بمنطقة البحر الأحمر أحد العوامل التي ساعدت على وقوع الكارثة بهذه السرعة الكبيرة.. فما مدى صحة ذلك؟ الدكتور رمسيس ناشد خبير الزلازل بالمعهد القومي للبحوث الفلكية والجيوفيزيقية يقول إنه بالفعل تقع الزلازل بقوة كبيرة جدا في الأماكن الملاصقة لشواطئ البحار والأنهار مما يؤدي إلى وقوع كوارث خطيرة، وأكد أن الزلزال الذي حدث في شرم الشيخ يبعد عن موقع العبارة المنكوبة بحوالى ٤٠٠ كيلو متر شمال شرق، وقد شعرت به القاهرة وجنوب سيناء، ولكن ليس له تأثير على قاع البحر في منطقة الغرق قرب سفاجا، فهذا الزلزال برىء تماما من غرق العبارة. حماية قاع البحر أما عن كيفية حماية قاع البحار والأنهار من الزلازل فيقول الخبير إنه توجد محطة لتسجيل الزلازل في حلوان وهى أمريكية الصنع ضمن الشبكة الدولية لرصد الزلازل، وتم

اضافة محطة أخرى عام ٧٣ ذات حساسية كبيرة لتسجيل موجات الزلازل ليست كافية، لذلك قام المعهد القومى للبحوث الفلكية والجيوفيزيقية والناسخ لوزارة البحث العلمى بالتعاون مع هيئة السد العالى فى انشاء شبكة تليمترية تعمل باللاسلكى مكونة من ١١ محطة حول الجزء الشمالى من بحيرة السد العالى وتصب معلوماتها إلى مركز رئيسى للرصد الزلزالى بجوار السد العالى، وتم بالفعل تركيب أجهزة فى مستويات على جسم السد العالى لرصد عجلة تصارع الموجات الزلزالية والذبذبات الارتجاجية، كما اهدتنا الحكومة الايطالية محطة زلزال متطورة تم تركيبها بمرصد القطامية فى منتصف المسافة بين القاهرة والعين السخنة، وكانت هذه المحطة تعمل ضمن منظومة دراسة النشاط الزلزالى فى مصر وكذلك شمال شرق مصر ومنطقة شرق حوض البحر المتوسط وهى ضمن ثلاثين محطة مركبة حول البحر المتوسط فى الدول العربية والأوروبية المحيطة.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

تقرير رسمي يسمح بعدم مكافحة الحريق فى العبارة .. حتى انتهاء الحج

كتب - صلاح عبد العزيز

العذبة وتسريب وقود بالمولد رقم ٣ .
كما طلب التقرير ازالة المخلفات
امام باب الدوران الاحتياطى
واصلاح ماسورة مياه الرش
بالجراج وصيانة باب قاطع المياه
رقم ٢ بغرفة الآلات .

اما غرفة القيادة فقد طلب التقرير
الوثيقة اعتماد مخطط لمكافحة
الحريق وصيانة رشاشات غرف

الإعاشة وإصلاح وصيانة فرملة
قارب النجاة رقم ٣ وصيانة
موتور قارب النجاة رقم ٤ .

العجيب انه بعد يومين فقط من
صدور هذا التقرير صدر تقرير
آخر فى ١٤ ديسمبر ذكر انه تم
تلافى ملاحظات لجنة التفتيش
عدا ملاحظات اعتماد وخطة
مكافحة الحريق وإنهاء
اصلاحات بدورات المياه وتركيب
نظام إطفاء ثابت بالمياه .. ولكن
التقرير هذه المرة استثنى هذه
الملاحظات حتى انقضاء موسم
الحج!!

ربما يكون فى العبارة التى
ذكرها تقرير الملاحظات التى
لفحص العبارة المنكوبة والذى
اصدرته لجنة التفتيش
المسئولة ، فقد ذكرت ٩
ملاحظات مهمة بغرفة ماكينات
السفينة و٤ ملاحظات بغرفة
القيادة و٤ ملاحظات أخرى
بسطح المركب، ولكن التقرير
انتهى بتأشيرة غريبة من ٥
كلمات فقط قد تفسر ما حدث
وهى «استثناء حتى انقضاء
موسم الحج»!!

التقرير - الوثيقة - حصلت عليه
الاهرام وقد صدر فى ١٢

ديسمبر الماضى ويتضمن المطالبة
بمنع وجود تسريب زيتى بالمولد
رقم ٣ وتغيير مابين حرارة العادم
بالمولد رقم ٢ بالسلمندر رقم ١
وتسريب مياه بالمولد رقم ١ تبريد
وتسريب آخر للمياه بطلمبة المياه

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

التأمين اختياري للسفن وإجبارى للركاب

كتبت - سحر زهران:

يلقى العمل فى مجال تشغيل السفن الناقلة للركاب والبضائع إقبالا من أصحاب الأموال لأنه مجال استثمارى مربح، خاصة إذا كان الملاك الجدد يقومون بعمليات إحلال وتجديد للعبارات وإعادة تشغيلها، والغريب أن الإلزام الوحيد للحصول على الترخيص هو التأمين على الركاب، وللمالك الحرية فى أمواله الخاصة. يقول عبد اللطيف سلام - مدير عام التأمين المصرى - السعودى - إن معظم السفن المصرية قديمة يرجع تاريخها لأكثر من ٢٥ عاما، وتؤكد الاحصاءات أن أكثر من ٧٠٪ منها تعدت المدة القانونية للعمل،

ومشكلة الملاحة المصرية أن الشركات التى تملك أكثر من ٥ مراكب محدودة جدا مما يؤكد ارتفاع نسبة الشركات ضعيفة الإمكانيات مما ينعكس على صيانة السفن، بينما ترتفع أعداد الشركات التى تحمل أسماء شهيرة وتقوم بتجديد البواخر القديمة وتشغيلها، مما يؤدى إلى زيادة عدد

حوادث السفن وخسارة شركات التأمين.

وأوضح أن أسطول الملاحة المصرى لا يمثل أكثر من ١٠٪ من حجم نقل البضاعة المصرية و٩٠٪ ينقل على متن سفن أجنبية، مشيرا إلى أن حوادث البواخر ترجع دائما للعامل البشرى الذى يتمثل فى الإهمال أو عدم الكفاءة لاتخاذ القرارات السليمة فى الوقت المناسب أو تحميل السفن بأكثر من طاقتها، أو لعطل فنى طارئ. وأشار عبد اللطيف سلام إلى أنه لا يوجد حتى الآن إلزام للتأمين على السفن، وإنما على الركاب لتغطية الحوادث وحماية لهم، أما السفن فملك خاص للشركة. وتفصل اتفاقية أثينا الدولية لعام ١٩٧٨ فى قضايا التعويض للسفن الغارقة وعلى متنها ركاب أجانب بمنح تعويض بحد أدنى ٥٠ ألف دولار للراكب الأجنبى دون إجراءات قانونية أما إذا تبين وجود إهمال جسيم من مالك الباخرة فمن حق الراكب الأجنبى المصاب أو أسرة المتوفى رفع قضية تطالب فيها بما تراه مناسبا للتعويض.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مفاجآت يفجرها مدير مركز الانقاذ البحري بشرم الشيخ: تلقينا أول معلومة بعد الغرق بسبع ساعات مركز بريطاني يرصد استغاثة.. والطاقم لم يبلغ أحدا!

كتب - وجيه الصقار:

في الوقت الذي لم تتلق فيه أجهزة الانقاذ المصرية وتأكيده محمود الحربي مدير ميناء ضبا السعودي عدم تلقي أى نداء استغاثة من العبارة فإن مركز انقاذ بريطاني رصد استغاثة من الباخرة المنكوبة!

وهناك مفاجآت مثيرة أخرى كشف عنها القبطان حمدي سامي مدير مركز الاسعافات والانقاذ البحري بشرم الشيخ ومؤسس منظومة الاسعاف البحري على مستوى الجمهورية، حيث قال إن المركز لم يتلق أى معلومة عن الحريق الا فى التاسعة صباحا أى بعد مرور ٧ ساعات كاملة على غرق السفينة التى بدأت فى الغرق فى الثانية صباحا، ووصف هذه المفارقة الزمنية بأنها متأخرة جدا لانقاذ مواطنين على سفينة تغرق.

وفجر القبطان حمدي سامي مفاجأة أخرى، وهى أن أحد مراكز الانقاذ فى انجلترا رصد استغاثة من الباخرة المنكوبة فى الوقت الذى اكدت فيه مراكز الانقاذ المصرية انها لم ترصد أية اشارات للسفينة!

أما المفاجأة الثالثة فهى أن أصحاب الباخرة كانوا على علم بأن حريقا شب عليها وان الطاقم أبلغهم بأنه يقوم بالاطفاء، وليس هناك خطورة، ولذا قرر الطاقم استكمال الابحار بالرغم من اندلاع الحريق فى وقت مبكر، ولذا لم يستغث الطاقم، ولكن هناك استغااثات تصدر اتوماتيكيا من السفينة حتى دون أن يرسلها الطاقم ولعل هذا هو ما يفسر لرصد استغاثة بمعرفة المركز البريطاني.

وقال القبطان حمدي سامي إن المفروض أن قوارب الانقاذ بالسفينة كانت متاحة للركاب إلا أن الغرق المفاجيء منع استخدامهما، وكان المنقذ الوحيد لبعض الركاب هو قوارب الانقاذ المطاطية التى يوجد فيها اسطوانة تملأها تلقائيا بالهواء فالذى يلحق بها تنقذه مؤقتا أما القوارب فلم يكن هناك وقت لانزالها، وأضاف أن الصندوق الأسود بالباخرة سوف يكشف الأخطاء التى حدثت وحوارات الطاقم مثلما يحدث فى الطائرات تماما غير أن ذلك سوف يستغرق وقتا إذ أن المركبة مستقرة على عمق ١٣٠٠ متر تقريبا.

وقال القبطان حمدي سامي إن الانقاذ الأفضل هو الذى يتم فور الحادث أو قبل وقوعه مباشرة فى حالة الابلاغ لأن الانقاذ ليلا يكون ممكنا مع توافر الامكانيات والمواقع الخاصة بالانقاذ، فمركز الانقاذ على استعداد دائم طوال النهار والليل، ولكن المشكلة هنا أن تصل الاستغاثة أو اشارة عن الحادث ولم يعرف حتى الآن سبب كل ذلك.

وقال إن المفروض أن الميناء يتابع كل سفينة قادمة إليه ومواعيد تحركها ووصول إليه حتى يحدد لها الرصيف، وكان يمكن رصد غرق السفينة بمجرد اختفائها من الرادارات، وبالتالي يتم الابلاغ، ولكن الذى حدث بعد ذلك أن جهاز الرصد ((VTS بعد حدوث المشكلة بدأوا يعتمدون عليه فى تحديد موقع جسم السفينة فى قاع البحر وشاركت طائرة مروحية من الجانب السعودي مع أجهزة حرس الحدود لديهم مع الأجهزة المصرية وبرغم أن أى سفينة يمكن كشفها بالرادار إلا أنه لم يكتشف غرق السفينة، وبالتالي تأخر الابلاغ عن الحادث كثيرا، وتساءل كيف يكون هناك موعد للسفينة ولم يكتشف أحد اختفاءها.

وأضاف أن الشيء الآخر الغريب أن الطاقم بالسفينة لم يتخذ قرارا سليما ودقيقا تجاه أمن وسلامة الركاب والمركب معا فحسب البيانات أن الحريق استمر مدة طويلة، وكان يمكن الرجوع للميناء السعودي إلا أن الطاقم، فضل الاطفاء فأين أجهزة الإطفاء الداخلية، وإذا كانوا يستخدمون مياه البحر لمدة طويلة، فلا بد أنها ساهمت فى خلل بتوازن السفينة وغرقها المفاجيء وهذا من مبادئ الانقاذ فربما كان الحريق فى غرفة الماكينات وارتفعت الحرارة وأذابت الحديد فتدفقت المياه ونتيجة المد البحرى العالى والزلازل الذى حدث ليلتها، وأن الفيصل فى النهاية سيكون أجهزة التسجيل أو الصندوق الأسود.

وأضاف ان مركز الاسعافات والانقاذ البحرى يشارك حاليا فى الإنقاذ السريع، حيث توجد به ١٦ وحدة بحرية على ٦ محطات بالبحر الأحمر، وكل وحدة بها ٢ - ٣ لنشات للإنقاذ السريع إلا أن البلاغات المتأخرة بالتأكيد كان لها دور سلبي فى انقاذ مزيد من الأرواح.

سباق مع الزمن لإنقاذ ركاب العبارة المنكوبة

تواصل أجهزة الإنقاذ والوحدات البحرية المصرية جهودها في سباق مع الزمن لإنقاذ ركاب العبارة المنكوبة «السلام ٩٨». أسفرت الجهود أمس عن إنقاذ ٣٨٩ بينهم ٤٦ من طاقم العبارة المنكوبة و١٢٠ سعوديا حيث تمكنت الباخرة السياحية «الأنورا» من إنقاذ ١٤٧ راكبا بينهم جثة لتوقى سعودى بينما تمكنت الوحدات البحرية من إنقاذ باقى الناجين، وهناك صعوبة بالغة فى العثور على جثث الضحايا البالغ عددهم أكثر من ألف فى الوقت الذى تمكنت فيه فرق الإنقاذ المصرية من انتشال ٨ جثث تم العثور عليها طافية فوق المياه بالقرب من موقع الحادث، ونقلت جثة واحدة لمواطن سعودى إلى مستشفى الغردقة.

سفاجا - بعثة الأهرام:

عصام مليجى
عرفات على
مصطفى المليجى
محمد دنيا
عمرو على الفار
نادر طمان

تصوير:

بسام الزغبى
محمد عبده

وساعات رهيبة فى صراع مع الموت الذى أحاط بهم من كل جانب حتى أن العديد منهم نطق نص الشهادة استعدادا للموت ويأسا من النجاة، وهم يتمتمون بالدعاء لله أن يذقدهم ويعيدهم سالمين الغربية والشقاء. إلى أطفالهم وأبنائهم بعد «يبعدو أنه يوم السمك سنوات مريرة من السمك» هذه العبارة

وكشف المهندس محمد منصور وزير النقل - الذى كان فى استقبال الناجين بميناء الغردقة البحرى عن سبب الكارثة من خلال التحقيقات الأولية التى أكدت أن حريقا ضخما

شب على مرحلتين جانبها وغرقها فى مخزن أمتعة الركاب وامتد إلى غرفة الماكينات مما أدى لانفجار الغلاية، وانتشار النيران إلى بقية العبارة وجنوحها ناحية اليمين وانقلابها على الكارثة وأسبابها وتحدثوا وهم غير مصدقين أنهم نجوا من موت محقق بعد صراعهم المرير لمدة ١٦ ساعة متواصلة مع الموت غرقا فى عرض البحر وسط أمواج عاتية ورياح شديدة وبرودة قاتلة، وهم يعايشون مقولة «الموت من خلفكم والبحر أمامكم» بعد أن حاصرتهم النيران على ظهر العبارة، ولم يكن أمامهم سوى التقاط أطواق النجاة، والقفز فى مياه البحر. وقالوا أنهم عاشوا لحظات



أهالي الضحايا في حالة تدافع بحثا عن ذويهم المفقودين

٣ قوارب نجاة حمولتها ٧٥ فردا لا تكفي لإنقاذ ١٤١٦ راكبا

الريان اكتشف تعطل أجهزة الاتصال عند محاولة إرسال إشارة الاستغاثة

السعودي الذي لم يكن قد مضى على مغادرته سوى ساعتين فقط، وأوضح الناجون أنهم شاهدوا نقصا وقصورا في وسائل الإنقاذ بالعبارة الغارقة.

لحظات الرعب

يقول عبدالله أبو الوفا من مركز أبحاث بقنا إنه يعمل بالسعودية منذ ٤ سنوات لم يشاهد خلالها أسرته بمصر إلا مرة واحدة، وأنه عقب تحرك العبارة شعر بدخان كثيف، وقد غطاها بالكامل، وكان ذلك عقب تحرك العبارة بنحو ساعتين، وراح يصرخ مع بقية الركاب ويستفسرون من طاقم العبارة عن سبب هذه الدخنة ولكن كانت الإجابة من جانب المسؤولين بالعبارة أن الأمور كلها بسيطة وقالوا بالحرف الواحد مفيش حاجة وطلبوا

بقدر ما حملت من وجبة شهية لسماك السخرية والتهكم القرش والأسماك بقدر ما جاءت إنذارا المتوحشة في مياة بالموت المحقق، وأن البحر الأحمر، هذه ضحايا العبارة العبارة قالها أحد سوف يصبحون أفراد طاقم العبارة

بعد انتشار الحريق المدمر بها عندما التف حوله الركاب وهم في حالة ذعر وهلع وراحوا يسألونه عن مصير العبارة المشتعلة فرد عليهم في غير مبالاة.

وأشار الناجون بأصابع الاتهام إلى ريان العبارة وأفراد طاقمها خاصة أن الحريق كما قالوا استمر أكثر من ثلاث ساعات بعد أن شب على مرحلتين وفشلت جهود الطاقم في إخماده والسيطرة عليه.

وتسألوا لماذا لم يتخذ الريان والطاقم قرارا عاجلا بالعودة إلى ميناء ضبا

الموجودين داخل العبارة .
مرة أخرى ذهبنا نستفسر عن هذه
الأدخنة ولكن هذه المرة كان الرعب قد
سيطر على الجميع حيث كان طاقم
العبارة قد أصيب بحالة هياج وهرج
ومرج داخل العبارة، وهنا تأكدنا ان
هناك كارثة محققة سوف تحدث لنا
وبالفعل حدث ما توقعنا .

واضاف قائلاً: عندما امسكت
بطوق النجاة كانت هناك كارثة جديدة
امامى فطوق النجاة ليس صالحا
للاستخدام، اكتشفت انه به ثقبا فماذا
افعل، هدانى تفكيرى أن القى بنفسى
بجوار أحد الاشخاص الذى كان
يسبح على لوح من الخشب فأمسكت
معه بهذا اللوح وظللنا نسبح مع التيار
وتلاطمنا أمواج البحر العاتية وخلال
هذه اللحظات الرهيبة وجدت على
يمينى ويسارى ومن خلفى أشخاصا
آخرين يصارعون الموت - يصرخون -
يستغيثون ومن بينهم اطفال لا حول
لهم ولا قوة إستسلموا للموت فور
سقوطهم بمياه البحر، وما زاد من
حزنى وألمى مشاهدتى ايضا لعدد
كبير من السيدات اللاتى لم يكن
امامهن سوى الصراخ والعيويل
والاستسلام الى الموت المحقق الذى
كان فى انتظارهن .

طاقم العبارة .. والمسئولية

● ويحمل محمد عبد الشكور رزق
من الشرقية مسئولية الكارثة على
طاقم العبارة الذى راح اكثر من مرة
هو وزملاؤه يواجهون لهم الانذار وكأن
الأمر قد انقلبت فبدلاً من أن يكون
الطاقم هو المسئول عن توجيهنا
وإنقاذنا حدث العكس وكنا نحن نوجه
الطاقم، كأن علينا ان ننذرهم

منهم الالتزام فى أماكنهم . ومرت
الساعة الأولى وعادت الأدخنة مرة
أخرى للانتشار بكثافة بعد ان كانت
قد تلاشت بعض الشيء ولكنها هذه
المرة كانت كثيفة للغاية ، ثم فوجئوا
باشتعال النيران فى معظم انحاء
العبارة ولم يكن أمامى انا والموجودين
بداخل العبارة سوى محاولة إخماد
النيران بالمياه وذلك بمساعدة طاقم
العبارة الذى أفاق أخيراً وتأكد أنها
كارثة ولكن كان ذلك بعد فوات الآوان .
ويستطرد قائلاً وهو يمسك برأسه
أنها لحظات ما أصعبها على النفس
البشرية عندما يجد الانسان نفسه
أمام خيارين أفضلهما مواجهة الموت
حرقاً على ظهر العبارة والثانى
مواجهة الموت غرقاً بمياه البحر
وامواجه المرعبة، فقد استمر الحريق
لمدة ثلاث ساعات وخلالها كانت
العبارة تغوص شيئاً فشيئاً فى مياه
البحر ولم يكن أمامى سوى القفز
فى المياه بعد ان امسكت بطوق
النجاة وبقيت لمدة ١٦ ساعة كاملة
أصارع الموت بين الأمواج العاتية
ولكن الأمل لم يفارقنى لحظة حتى تم
انتشالنا مع طوق النجاة مثقوب .

وفى لقاء مع الناجى عبد الهادى
عبد السيد من محافظة الفيوم قال إنه
عقب أن أبحرت بنا العبارة بفترة
وجدنا دخاناً كثيفاً ينبعث منها
وأسرعنا الى طاقم العبارة
للاستفسار عن الامر فأبلغونا ان
هناك شرارة بسيطة قد اشتعلت فى
مخزن أمتعة الركاب وتم التغلب عليها
وإخمادها وبعد فترة عادت الأدخنة
مرة أخرى، ولكن بشكل كثيف مما
زاد من حدة القلق والتوتر لدى

بالنيران.. ويضيف الناجي انه سأل
احد افراد الطاقم عن مصير العبارة
فقال بتهكم وبلا أدنى مسئولية يبدو
انه يوم السمك ..

وهنا أدركت ما يقصده وسيطر
على الغيظ منه ولكن التفكير في الموت
وفي الحياة جعلني اتركه وأسرع
لألقى بنفسى فى مياه البحر اسبح
مع مئات من الذين كانوا على متن
العبارة المنكوبة .

الأمور تحت السيطرة!

وأثناء نقل المصابين فى الحادث
المنكوب الى مستشفى الغردقة العام
روى لنا أحد الناجين «مدرس»
التفاصيل المرعبة التى سبقت الغرق
فيقول كنت على سطح الباخرة عندما
بدأنا نشعر بنشوب الحريق وعندما
سألت بعض البحارة اكدوا عدم وقوع
أى شئ غريب وأن الأمور تحت
السيطرة وطلبوا من جميع الموجودين
على سطح الباخرة النزول الى الكبائن
ويبدو إنه فى ذلك الوقت كان الحريق قد

انتشر لأننى رأيت عددا كبيرا من
البحارة يستخدمون خراطيم المياه فى
محاولة للسيطرة عليه فتمكن الرعب منى
ولم استطع التفكير فى أى شئ فتقدمت
الى مياه البحر وعندما ادرك طاقم
الباخرة ذلك قاموا بانتشالي وادخلونى
الى ريان الباخرة وهناك رأيت العجب.
واوضح أنه فى الوقت الذى كان
البحارة قد فشلوا فى السيطرة على
الحريق رفض الريان نهائيا فكرة
إرسال استغاثة من المركب، وعندما
حاول التصرف بشكل سليم بعد
ساعتين من بداية الحريق قام بمحاولة
إرسال اشارة استغاثة فاكتشف ان
أجهزة الاتصال اصابها العطب.
أما شعبان احمد عبد الواحد فيقول
إنه حينما اشتدت النيران ساد الهرج
بين الجميع الموجودين فلم اجد امامى
سوى الصعود على احد السلالم
الحديدية المؤدية لبرج الاتصال وظللت
متعلقا به حتى غرقت الباخرة بالكامل.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

الناجون يروون ساعات الموت والحياة على «تايتانيك المصرية»

حريقان في دقائق دفعا الركاب إلى السطح فحرفت الأمواج العبارة إلى القاع

تعطل جهاز الإنذار الرئيسي.. ولم تفلح استغااثات قوارب النجاة



الناجون يروون تفاصيل الحوادث التي حصلت على متن السفينة

طائرات الهليكوبتر والموانئ القريبة لم تلتفت إلى الاستغااثات المتكررة

أسرة كاملة اختفت بعد أداء فريضة الحج.. والعريس غاب قبل زواجه بثلاثة أيام

وسط مشاهد إنسانية مؤثرة
اختلطت فيها دموع الحزن
والفرح في آن واحد.. تجمعت
جموع غفيرة من الأهالي بميناء
سفاجا البحرى وكلهم أمل
وشوق في أن يكون ذووهم
ضمن الناجين الذين تم الإعلان
عنهم.. فتوجه أقارب الضحايا
إلى قرية الحجاج من خلال
مكبرات الصوت، وذلك حرصا
على عدم التكدر أمام بوابة
الميناء، إلا أن المشاعر التي كانت
قد سيطرت على أهالي الضحايا

والناجين جعلتهم يصرون على
البقاء أمام بوابة الميناء، وظل
هذا الوضع الذي بدأ عقب
الإعلان عن الحادث حتى
الساعة الواحدة من بعد
منتصف ليلة أمس الأول عندما
علمت مجموعة من الأهالي أن
هناك بعض الناجين سوف
يصلون إلى ميناء الغردقة
فتوجه عدد منهم إلى هناك،
حيث كان موعد وصول العبارة
«الأنوار» التي كانت تقل على
متنها ١٤٦ ناجيا.

لحظات الوصول

كانت عقارب الساعة تشير إلى الواحدة والنصف من بعد منتصف ليلة أمس الأول عندما أعلن عن وصول العبارة «الأنوار».. كانت لحظات ثقيلة تمر على أهالي الضحايا الذين كانوا قد توجهوا إلى ميناء الغردقة، حيث كانت أنظار جميع الموجودين بالميناء من مسئولين وأجهزة إعلام تترقب وصول العبارة التي تقل بعض الناجين من المصريين والدول العربية وما أصعبها لحظات، حيث سيطر الصمت الرهيب على الجميع.

كلمات الأهالي كانت خير معبر عن حجم الخسارة التي لحقت بهم من فقدان العزيز وضياع السند. شبّح الموت هو بطل الموقف على رصيف ميناء سفاجا، سيطر على المنتظرين المتلهفين لرؤية أعزائهم أو سماعهم أية أخبار عنهم تؤكد بقاءهم على قيد الحياة، أو انتشار جثثهم من على سطح البحر أو من باطنه.

عندما هبط الناجون من العبارة «الأنوار» التفت حولهم الأهالي والمسئولون، وبدأت الحكايات والاعتراقات.. أحد شهود العيان يروي لنا تفاصيل اللحظات العصبية داخل العبارة ويدعى عصام فؤاد من محافظة المنوفية ويعمل مشرف كافيتريا ضمن طاقم العبارة فيقول: غادرنا الساعة السابعة والنصف مساء الخميس من ميناء «ضبا» السعودي وسرنا في المياه لمدة ساعتين، وبعدها فوجئنا بأدخنة تتصاعد من «جراج» العبارة، فأصابتنا حالة فزع وذعر، وقمت بمساعدة طاقم الحريق بمحاصرة النيران وتمكننا من إخماد الحريق ثم ذهبنا إلى الدور الثاني للقيام بتبريد وتهوية الغرف من الأدخنة ومن شدة

الرياح وارتفاع الأمواج مالت العبارة على جانبها الأيمن ولم يصدر القبطان أية إشارات إنذار في البداية، فأسرعت إلى سطح العبارة وقمت بتجهيز قارب إنقاذ وأعدته للنزول إلى المياه، وقمت باستقلاله مع ٦٠ راكبا وغادرنا المركب في لحظة سقوطها في المياه.

بينما يضيف أحمد السيد فتح الله من «كفر الدوار» ويعمل مشرفاً قائلاً: إن إنذار الحريق دق في الساعة الحادية عشرة وأخذنا في إطفاء النيران وقمنا بتوجيه الركاب وتجميعهم في مراكز التجمع حتى أخمدنا الحريق، ثم وجدنا بعد ١٠ دقائق إنذاراً آخر من «الجراج» بنشوب حريق بداخله فقام طاقم المركب الداخلي بتجميع الركاب على السطح فمالت العبارة على جانبها الأيمن، ومن كثرة الشاحنات وارتفاع أوزان الحمولة زاد ميلها أكثر في المياه، وقام القبطان بإعطاء تعليمات إرجاع المركب إلى وضعها الطبيعي، لكن شدة الأمواج حالت دون ذلك، وقام جميع أفراد الطاقم البالغ عددهم ١١٠ أفراد بتجهيز

مراكب الإنقاذ وتحميل الركاب عليها، وقمنا بإعطاء إشارات استغاثة من قوارب النجاة لتعطل الجهاز الرئيسي بالعبارة واستمررننا في إعطاء إشارات ليلية وإنذارات للموانئ القريبة ولم يجب علينا أحد. ويضيف: ونحن في عرض البحر كانت تمر علينا طائرات هليكوبتر وكنا نعطيهم إشارات ولكن لم تستجب لنا وظللنا في هذا الوضع حتى الساعة السابعة مساء اليوم التالي حتى حضر إلينا لنش سريع خاص بالشركة وقام بإنقاذنا، مؤكداً أنه نجا بصحبة ٥٠ راكبا آخرين على

اتصل بوالدته مساء الأربعاء وأخبرها بأنه سوف يستقل العبارة عائداً إلى ميناء سفاجا وأنه فور وصوله سوف يعود إلى منزل الأسرة بالسويس، الأم حاولت الاتصال بابنها على جهازه المحمول، إلا أنها فوجئت بأن هاتفه خارج الخدمة بعد الساعة الثانية من صباح الخميس، الرعب تملكنا جميعاً خوفاً على حياته، فوالدته ليس لديها سواها وشقيقه الأكبر بعد أن توفي والديهما.

أبناء العمومة

كانا يجلسان على الرصيف في انتظار سماع أية أخبار عن ابني عمومتهم شوقي حسين حسن (٢٥ سنة) ورفاعي محمد جاد الكريم (٣٥ سنة)، وهما من أبناء محافظة قنا ويعملان في مجال البناء بالكويت.

أحدهما يعمل هناك منذ ٤ سنوات وشاء القدر أن تكون تلك أول إجازة له بعد أن اشتاقت والدته لرؤيته، أما الآخر فهو يعمل هناك منذ نحو ١٠ سنوات ولديه ٣ أطفال كما أنه يعول والدته وإخوته، فهو الشقيق الأكبر لهم. ويستطرد أبناء

عمومتهم أنهما في قلق بالغ على مصيرهما بعد أن تأكد غرق العبارة بالكامل، لكن يحدوهم الأمل في أن يكونا من بين الناجين، حتى تعود الحياة إلى منازل أسرتهما.

عودة مشنومة

أما عبدالعزیز سليم وهب الله (٤٩ سنة) فهو من أبناء نجع حمادى ويعمل مقاولاً بالسعودية منذ ١٠ سنوات تقريبا ولديه من الأبناء ٦، أكبرهم لم يكمل ١٨ عاماً،

الرغم من أن حمولة الزورق ٢٥ فرداً فقط، وأنهم قد فقدوا الأمل في إنقاذهم تماماً، وذلك بعد بقائهم أكثر من ١٥ ساعة في المياه حتى تم إنقاذهم، وتم عمل الإسعافات الأولية داخل اللنش وقمنا بعمل مسح للمنطقة ووجدنا أربعة قوارب أخرى للناجين واصطحبناهم وتوجهنا إلى ميناء سفاجا.

ليته ما استجاب

على الجانب الآخر كانت روايات

وقصص الأهالي عن ذويهم الذين ذهبوا ولم يأتوا وإن كان الأمل يراود قلوبهم المرتعشة في النجاة.. محمد جودة يبكي ندماً لإلحاحه وباقي أسرته على والده جودة الغندور عبدالقصور الذي يعمل في السعودية عامل محارة منذ ٢٥ عاماً واعتاد العودة إلى مصر كل عام ونصف العام. مأساة الأبناء تتمثل في فقدان الأب وإحساسهم بأنهم كانوا وراء التأثير على الأب باتخاذ قرار العودة قبل مواعده المعتاد، الابن محمد والأشقاء جلسوا على الرصيف ينتظرون.. يرددون جملة واحدة «ياريته ما سمع كلامنا»!!

الرعب

على الرصيف كانت تجلس عجوز في حالة ذهول، اقتربنا منها، حاولنا الحديث معها، لم تنطق، فقد كانت في عالم آخر من الدنيا، قالت لنا شقيقتها إنها في انتظار عودة ابنها الصغير محمود أبوزيد عثمان (٢٣ سنة) ابن السويس الذي ورث عن أبيه مهنة العمل في البحر، محمود كان أحد البحارة على العبارة المنكوبة، الخسارة قالت إن الغائب

العبارة أسرع إلى ميناء سفاجا، وكل ما تأكد منه أنه كان على العبارة ولا يعلم أى إنسان إذا كان حيا أو ميتا.

أكد رمضان النجدى شقيق تامر النجدى - أحد المفقودين - أن شقيقه كان قد غادر الميناء على متن العبارة أمس، وذلك لإتمام عرسه الذى كان مقررا بعد ثلاثة أيام بسوهاج، وقد حضر إلى ميناء سفاجا عدد من أهله وأشقائه منذ فجر أمس وظلوا يسألون عن موعد وصول الباخرة وقد أخبرهم مسئولو الميناء بأن العبارة مفقودة فى البحر، وفى الساعة السادسة صباحا أخبرونا أن العبارة قد غرقت فقاموا بالاتصال به على هاتفه المحمول فلم يجب.

المركب زحمة!

أما محمد أحمد على فقد جاء من محافظة قنا لاستقبال والده أحمد على أحمد الذى يعمل بإحدى المزارع فى السعودية وقد أجرى اتصالا هاتفيا بأسرته ظهر الخميس وطالبهم بضرورة انتظاره فى الميناء، وفى وداعه لابنه هاتفيا قال له لا تقلق إذا تأخرت عليك فى الخروج من الباخرة، مؤكدا لابنه شدة الزحام على المركب.

ابن شقيقته اسمه عبد العليم عبد الرحمن أحمد قال: إن آخر إجازة له كانت منذ شهر ونصف الشهر وهو لم يعتد أبدا العودة فى إجازة بعد هذه الفترة القصيرة، فقد اتصل هاتفيا آخر مرة مساء الأربعاء وأخبر أسرته بأنه فى طريقه لركوب العبارة، ظل أفراد أسرته فى انتظاره بالمنزل حتى سمعوا الخبر المشئوم.

سعيد صابر سليم جاء من أسبوط فى حالة من الذهول ضاربا كفا بكف، فقد اتصل به شقيقه ناصر الذى يعمل فى السعودية منذ سنوات ليبلغه أنه سوف يركب العبارة ومعه زوجته وولدها، بعد أن أدت الأسرة فريضة الحج. ناصر أكد - عقب ركوبه العبارة وأسرته - موعد الوصول، لكنه حتى مثل الجريدة للطبع لم تصل أية معلومات عن الأسرة، سواء كانوا من الناجين أو الضحايا.

الخال

فهد مكاوى السيد جاء من سوهاج ليتابع عمليات البحث عن خاله أحمد صابر أحمد الذى كان يعمل سائقا بالملكة العربية السعودية منذ ٣ سنوات.. الخال اتصل به منذ يومين ليبلغه بحضوره، وفور علمه بخبر غرق

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

فى مؤتمر صحفى لشركة السلام للنقل البحرى: الشركة ملتزمة بأداء التعويضات اللازمة والمقررة فور الانتهاء من الإجراءات جميع أفراد الطاقم مدربون جيداً.. والربان عمل ٢٨ عاما فى الشركات الدولية

متابعة - ناجى الجرجاوى:

فى مؤتمر صحفى لشرح ملاسبات الحادث، أعلنت شركة السلام للنقل البحرى، مالكة العبارة «السلام ٩٨» المنكوبة، أنه من المبكر جدا التوصل إلى حقيقة الأسباب التى أدت إلى وقوع الكارثة، حيث تتركز حاليا جهود السلطات والشركة نحو عمليات البحث والإنقاذ فى المقام الأول. وأكد عمرو ممدوح إسماعيل نائب رئيس مجلس إدارة الشركة أن الشركة ستقوم بأداء التعويضات اللازمة والمقررة فور الانتهاء من الإجراءات مباشرة، وأكد أن هناك العديد من الحقائق تود الشركة أن توضحها، هى: أن الباخرة «السلام ٩٨» مطابقة لكل المواصفات الدولية للسلامة، ومستوفية لكل الشروط والمعاهدات الدولية والمحلية، والحاصلة على الشهادات التى تؤهلها للعمل محليا ودوليا، حيث شاركت هذه السفينة من قبل فى عدد من العقود الدولية ابتداء من عام ٢٠٠١ خلال مؤتمر رؤساء الدول العظمى الثمانيه فى مدينة «جنوة» الإيطالية باستضافة الوفود المصاحبة للرؤساء ضمن ١١ سفينة تم اختيارها بعناية فائقة من جميع أنحاء العالم.. وقد مثلت هذه السفينة الشركة ومصر خير تمثيل.

وفى عام ٢٠٠٥ حظيت العبارة باختيارها ضمن السفن

التي قامت بنقل حجاج بيت الله الحرام، حيث إنها اجتازت بنجاح التفتيشات المكثفة من قبل كل من الهيئة المصرية لسلامة الملاحة.

وحول مصير طاقم العبارة المنكوبة، أكد ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحرى أن جميع طاقم العبارة أفراد مؤهلون ومدربون تدريباً عالياً، طبقاً لأحدث التقنيات وآليات المعاهد الدولية لمستويات التدريب لعام ١٩٩٥، وجميعهم حاصلون على جميع الدورات الحتمية والركاب المقررة فى الأكاديمية البحرية. وأوضح أن الربان سيد سيد عمر ربان السفينة خريج الكلية البحرية عام ١٩٦٥ وحاصل على شهادة ربان أعالي البحار عام ١٩٧٢ وعمل كربان على مدى ٢٨ عاما فى مختلف الشركات الملاحية الدولية وعلى أنواع عدة من السفن، وفى ظروف تشغيل دولية مختلفة، وقد التحق بالعمل كربان فى شركة السلام منذ عام ١٩٩٨ حتى تاريخ الحادث.

وقال إن الشركة تؤكد أن السفينة مؤمن عليها فى إحدى شركات التأمين العالمية بانجلترا التى تشترط درجات عالية من الجودة والسلامة، وتقوم بالتفتيشات التى يجريها القسم الفنى بها، للتأكد من أنها صالحة للتأمين عليها قبل قبول التغطية التأمينية على السفينة.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

في اجتماع لجنة النقل بمجلس الشعب

زيارة ميدانية اليوم لمعرفة أسباب الحادث واتجاه تشكيل لجنة تقصى حقائق

صاحب شركة ملاحية: هيئة «التفتيش البحري» لا تقوم بالتفتيش على السفن وإجراءاتها روتينية

كتب - احمد سامى متولى:

بعد اجتماع عاصف للجنة النقل بمجلس الشعب امس - استمر قرابة ٦ ساعات ، قررت اللجنة القيام بزيارة ميدانية صباح اليوم للوقوف على أسباب حادث غرق العبارة المصرية «السلام ٩٨» التى غرقت فى مياه البحر الأحمر امس الاول وتحمل على متنها اكثر من ١٤٠٠ راكب.

وستستمع اللجنة خلال زيارتها الى الجهات المعنية للتعرف على ملابسات الحادث كما تزور المصابين فى المستشفيات بمدينة الغردقة وسفاجا كذلك والتعرف على جهود المسئولين فى صرف التعويضات لأسر الضحايا والمصابين.

وكان عدد كبير من اعضاء مجلس الشعب قد شن هجوما عنيفا على الشركة المالكة للعبارة وحملوها المسئولية عن الحوادث المتكررة التى تنتج عن سفنها متهمين الشركة بعدم مراعاة قواعد الأمن والسلامة البحرية وتسيير عبارات منتهية العمر الافتراضى.

كما حملوا الاجهزة المعنية المسئولية ومنها هيئة التفتيش البحرى لإصدارها تصاريح المرور للسفن دون رقابة حقيقية عليها ، وكذلك اكدوا ضرورة سرعة صرف التعويضات للمنكوبين .

وكانت اللجنة قد عقدت اجتماعا عاجلا امس برئاسة حمدي الطحان لمناقشة نحو ٣٠ طلب إحاطة تقدم بها النواب حول حادث غرق العبارة، ووضع خطة عملها لمتابعة الحادث حيث إنها فى حالة إنعقاد دائم كما قرر الدكتور احمد فتحى سرور رئيس مجلس الشعب.

وأشار رئيس اللجنة الى أن هناك اتجاها قويا بأن يقوم مجلس الشعب بتشكيل لجنة تقصى حقائق حول الحادث عن طريق لجنة النقل التى ستكون المختصة بالتقصى أسوة بما تم فى حادث قطار الصعيد.

وقد تحدث نحو ٢٥ نائبا امس وكان اول المتحدثين النائب محمد عصمت انور السادات والذى يعمل قبطانا بحريا حيث اشار الى ان العمر الافتراضى لأى سفينة لا تعدى فى القانون المصرى ٢٥ سنة فى حين ان العبارة الغارقة قد مر على انشائها ٣٦ سنة وان الشركة المالكة لجأت لرفع علم بنما عليها للحصول على شهادة الصلاحية التى تحصل عليها من دول لا تطبق المعايير الصارمة للسلامة.

وقال ان هيئة التفتيش البحرى تعطى تراخيص روتينية وان تهالك المركب وعدم إحكام غلق بابها الخلفى كان سبب ما حدث مؤكدا ان الاحوال الجوية كانت جيدة وان الابحار فى البحر الاحمر لا يمثل اى خطورة للسفن مقارنة بالابحار فى البحر المتوسط.

وطالبت الدكتورة جورجيت قلينى بانتقال اللجنة لسفاجا بالبحر الاحمر للاستماع لشهادة شهود العيان الناجين من

الحادث، وتساعلت عن القواعد المتبعة لمواجهة الكوارث البحرية وهل كان بالمركب اجهزة انذار حديثة وطالبت بتشكيل لجنة قضائية تتولى صرف التبرعات التي ستقدم للمنكوبين. وطالب طلعت مطاوع بوضع حد لمافيا شركات السفن ، وقال ان الشركة المالكة ستكون سعيدة بغرق السفينة وانها ستقوم بمحاولة لرشوة شركة التأمين حتى تضع اسبابا أخرى لغرق السفينة.

واكد الهامى عجيبة ضرورة ان تضرب القيادة السياسية بيد من حديد على كل من تسول له نفسه تحقيق المكاسب على حساب الشعب.

وفاجأ النائب محمد مصيلى اللجنة بأنه مالك إحدى شركات الملاحة وان هيئة التفتيش البحرى لا تقوم بالتفتيش على السفن على مستوى الجمهورية، والذي يجرى ما هو إلا اجراءات روتينية للتصريح بالسفر، وقال: ان هذه الهيئة والتي تتبع هيئة السلامة البحرية هي خصم وحكم فى الوقت نفسه حيث تقوم بإعطاء التصاريح والتحقيق فى الحوادث وطالب بالاستعانة باساتذة كلية الهندسة بجامعة الاسكندرية والاحتكام اليهم لمعرفة اسباب الحادث مؤكدا ان الفواصل الموجودة بالباب

الخلفى للسفينة كانت وراء الحادث.

وطالب عزت دراج بالتحفظ على مالك السفينة وأمواله ، واكد احمد شوبير ضرورة مطالبة الجانب السعودى بالاشتراك فى دفع التعويضات لأنها سمحت بمغادرة ومرور السفينة وطالب برفع الحصانة عن مالك السفينة حيث انه عضو مجلس الشورى لمسألتة عن الحادث قال: ينبغى تسمية السفينة «النكبة» وليس السلام. وتسائل سعد الجمال، رئيس لجنة الشئون العربية عن احتكار الخط الملاحي بالبحر الأحمر لشركة واحدة رغم تكرار كوارثها . وارجع هشام مصطفى خليل الحادث الى الاهمال الجسيم على مستوى الجمهورية وطالب بأن يجرى التحقيق عن طريق هيئة الليودز الدولية المختصة بسلامة النقل البحرى. وكان النواب - شاهيناز النجار ومحمد يوسف شحاتة وعصام عبد الغفار واحمد عبده شابون ومحمود عامر ويسرى بيومى وحسنين الشورة وعصام مختار واحمد مجاهد واحمد دياب وعزت دراج ومحمد البلتاجى وشيرين عبد العزيز وخالد خيرى قد اكدوا امام اللجنة ضرورة وجود مراكز للإنقاذ البحرى بمياه البحر الأحمر واصدار قانون لمنع اقامة الركاب على سطح البواخر، والاهتمام بصيانة قوارب النجاة على السفن المصرية ودعم شركات الملاحة لشراء وسائل انقاذ حديثة وربط بعض النواب بين حادث العبارة والحوادث الاخرى مثل حادث قطار الصعيد وحوادث سقوط الطائرات وحوادث الطرق السريعة الاخيرة.

واشار عبد العزيز مصطفى وكيل مجلس الشعب الى ان معظم الاساطيل المصرية تقوم بالتأمين بالخارج لارتفاع اقساط التأمين نتيجة تحصيل الدفغات عليها ، وقال: إن التعويض يكون طبقا لقيمة الضرر الواقع.

ووصف احمد ابو طالب رئيس لجنة الشفافة والإعلام والسياحة الحادث بالكارثة ، وطالب بانتقال النواب لسفاجا لزيارة المصابين والوقوف على اجراءات الانقاذ.

بقرار من العاهل السعودي فرقاطتان وسفينة من القوات الملكية للمشاركة في الإنقاذ القوات السعودية تنقذ ٢٢ راكبا في جزيرة بضبا بينهم ١٩ مصريا

إلى أربعة زوارق انقاذ من حرس الحدود، وطائرة نقل وطائرات مروحية من القوات الجوية والدفاع المدني للمشاركة في عمليات الانقاذ. وأعلنت وزارة الداخلية السعودية عن وجود نحو ١٠٠ سعودي ضمن ركاب العبارة. مشيرة إلى أنه تم تفعيل مركز تنسيق عمليات البحث والانقاذ للبحر الأحمر بمنطقة مكة لبث رسائل إلى جميع السفن الموجودة في المنطقة للمساهمة في جهود الانقاذ، بالإضافة إلى تشكيل فريق عمل في ميناء ضبا لمتابعة الحادث بالتنسيق مع المسؤولين المصريين. من ناحية أخرى قال محمود الحربي مدير ميناء ضبا السعودي إن العبارة المصرية اجتازت بنجاح كشفا بحريا أجرى عليها «الأربعاء» قبل يوم من الغرق، وهو الإجراء المتبع في كل موانئ العالم. وأكد الحربي أن الأحوال الجوية كانت مناسبة للإبحار، كما أوضح أنها كانت تحمل على متنها ١٧ شاحنة و٧ شاحنات أمتعة و٢٢ سيارة مما يعني أنها كانت تحمل أقل من الحمولة المقررة.

جدة - الرياض
حسن عاشور
جميل عفيفي
صالح خيرى

عثرت قوات حرس الحدود السعودية صباح أمس على ١٩ مصريا و٣ سعوديين ناجين من ركاب العبارة المصرية «السلام ٩٨». وذكرت مصادر إعلامية سعودية في محافظة ضبا أن قوات حرس الحدود في ضبا عثروا خلال عمليات المسح والتفتيش التي يقومون بها من صباح «الجمعة» في المياه الإقليمية السعودية جنوب المحافظة على هؤلاء الأشخاص وهم بصحة جيدة وتم نقلهم إلى مستشفى ضبا لتلقى العلاج. كما ذكر مراسل قناة «الخبارية» السعودية في ضبا أن ١٧ من هؤلاء كانوا في قارب و٢ في قارب آخر، و٣ في قارب ثالث، وأن انقاذهم تم بجوار إحدى الجزر القريبة من محافظة ضبا، بعد أن دفعتهم الرياح تجاه الشواطئ السعودية. وكان خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز عاهل المملكة العربية السعودية، قد قرر - بالتنسيق مع السلطات المصرية - إرسال فرقاطتين وسفينة امداد من القوات البحرية الملكية، بالإضافة

نقابة العاملين بالنقل البحري تطلب:

إنشاء صندوق لمواجهة الكوارث والتأمين على البحارة

لمواجهة الكوارث ورعاية أسر البحارة، حيث يتم تحصيل اشتراكات من جميع العاملين بالنقل البحري في الأندية المختلفة في الموانئ، وذلك لمواجهة أية مشكلة أو كارثة تواجه هؤلاء العاملين وأسرهم. وأوضح رئيس النقابة أن الفترة الماضية شهدت عدة كوارث في منطقة البحر الأحمر، وذلك لعدم توافر عوامل الأمان بالشكل الكافي، مشيرا إلى أهمية تنفيذ مشروع للتأمين على البحارة الذين يعملون على البواخر. وأضاف أنه سيتم تشكيل لجنة لدراسة أوضاع هؤلاء العاملين الذين راحوا ضحايا الحادث.

كتب - محمد العجرودى:

أعلن عادل الصبيحي رئيس النقابة العامة لأعمال النقل البحري أن مجلس النقابة في حالة انعقاد دائم لبحث ملاحظات أحداث الباخرة «السلام ٩٨» التي غرقت في مياه البحر الأحمر أمس الأول، وموقف طاقم العبارة والبحارة باعتبارهم أعضاء في النقابة. وقال إن النقابة تدرس حاليا موقف البحارة والطاقم الرئيسي للعبارة لتقديم تقرير عن حالاتهم إلى وزير النقل. وأضاف إن مجلس النقابة طالب بإنشاء صندوق

نائب مدير معهد تدريب الموانئ:

السفن المصرية لا تلتزم بتطبيق شروط الأمن والسلامة

معظم دول العالم لا تقوم بتشغيل السفن والعبارات القديمة

سادت الموقف وتباين وجهات النظر بين الغطاسين. ويقول القبطان نائل المراسى المفتش البحرى ونائب مدير معهد تدريب الموانئ: إن السفن والعبارات المارة بالبحر الأحمر تخضع لاشتراطات السلامة ويتم التفتيش على وسائل الأمان بها، ولكن التفتيش عليها ضعيف جداً، ومعظم السفن المصرية لا تلتزم بتطبيق الشروط المطلوبة، وإذا كانت العبارة السلام ٩٨ عمرها ٣٥ عاماً، يجب أن نعرف أن معظم دول العالم لا تقوم بتشغيل هذه السفن القديمة، وأنه لا يوجد فى مصر إلا ٣ سفن فقط تحمل العلم المصرى ويمكنها التوجه إلى الدول الأوروبية، إذ لا تتطابق شروط السلامة فيها مع الشروط الأوروبية، والقانون أيضاً يلزم الشركات وأصحاب السفن بتعريف الركاب بالإجراءات الواجب اتخاذها فى حال تعرض السفينة لحادث غرق، ومعظم الركاب يجهلون هذه الإجراءات خصوصاً إذا كانت تلك هى رحلتهم الأولى كما ينص القانون على ضرورة أن تجرى السفن مناورة غرق ومناورة حريق، وهو ما لا يحدث فى السفن المصرية. ولعب غياب خطة للكوارث، وتقدم السفن، وانتشار الأسماك المفترسة والشعاب الحادة هو ما جعل البحر الأحمر مصيدة كبيرة للموت فمتى تتحرك؟

بها يبقى مسئولية أصحاب السفن وقائديها. أما الأحياء البحرية فأخطرها أسماك القرش وهى شرسة ومهددة بالانقراض بسبب الصيد الجائر لها، وهى كذلك أسماك تنمو ببطء وتبدأ بالتكاثر فى فترة متأخرة من حياتها وتنتج عدداً قليلاً من النسل، مما جعل الجهات المسئولة تهتم بوضع أنظمة إقليمية ومحلية لحمايتها. وهذه الأسماك على استعداد دائم لمهاجمة وصيد الأحياء من البشر فى حال وقوع أحداث غرق السفن، وتجذبها الدماء والحركات العنيفة ولكنها لا تحب جثث الموتى. وإلى جوار القروش كما يقول هانى نصر فريد الخبير البيئى هناك أسماك أخرى تتسم بالخطورة الشديدة مثل الباراكودا وسمك الضفدع الذى دائماً ما يحوم حول الجثث الطافية ويتكفل بها وأسمك العقرب السامة. ولقد كشفت أحداث غرق العبارة «السلام ٩٨» عن جوانب كثيرة من أوجه القصور فى إدارة مثل هذه الكوارث. ففى ظهر أمس تحركت أعداد من متطوعى الجمعيات الأهلية ومراكز الغوص إلى جوار المتطوعين من إدارة حماية الطبيعة وتوجهت إلى موقع الحادث على متن إحدى العبارات السريعة، ويشرح أحد الغطاسين المتطوعين حالة الارتباك التى

كتب - فوزى عبد الحليم:

فى تقرير للهيئة الإقليمية للحفاظ على البيئة البحرية فى البحر الأحمر وخليج عدن. يصف التقرير بيئة البحر الأحمر بأنها من أهم مواطن التنوع الحيوى فى العالم، حيث نجد أن عزلته النسبية وأحواله الجغرافية التى تتراوح بين الشواطئ الضحلة والأعماق التى تصل إلى ٢٠٠٠ متر فى منطقة الصدع المركزى، قد ساعدت كلها على وجود العديد من الأنظمة البيئية والتنوع الحيوى، ومن أكثر ما يميزه نظام الشعاب المرجانية والأعشاب الطبيعية التى تعيش داخلها الكائنات الحية بشكل مكثف.

والوجه الآخر لهذا الجمال الفريد هو: أن شريط الشعاب المرجانية الممتد نحو الساحل المصرى من جهة الجنوب إلى جهة الشمال الذى يتكون من ٢٠٠ نوع من الشعب الصخرية هو مصيدة للسفن والقوارب التى تجنح عن مسارها البحرى بسبب التيارات المتضاربة أو قلة الخبرة، وهذه الشعاب تتميز بصلابتها تجعلها شديدة الخطورة فى حال اصطدام السفن بها.

ويقول أيمن عفيفى مدير المحميات بالبحر الأحمر: لدينا خريطة بتوزيع الشعب المرجانية فى كامل إقليم البحر الأحمر، وهى معروفة لدى قائدى السفن وشركات الملاحة، ولكن الالتزام

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ فبراير ٢٠٠٦

مسئول أسطول السفن بالشركة المالكة:

العثور على حطام العبارة السبيل الوحيد لمعرفة سبب الحادث



الحزن يخيم على وجوه أسر الضحايا.

كتب - نصرى عصمت:

أكد ممدوح عرابى المسئول عن أسطول السفن التابع للشركة المالكة للعبارة الغارقة «السلام ٩٨»، أنه بعد مرور مايزيد على ٣٦ ساعة من وقوع الحادث، لم يتم معرفة سبب غرق العبارة، ونفى ما رجحه البعض حول نشوب حريق على سطح العبارة مما تسبب فى غرقها.

وقال إنه لا يمكن الاعتماد على أقوال بعض الناجين للتيقن من سبب الحادث، خاصة بعد تعرضهم لتجربة رهيبة تمثلت فى بقائهم بالبحر لمدة أكثر من ١٢ ساعة، ومن الممكن أن يتصور البعض منهم أن إضاءة الطوارئ التى تسطع داخل السفينة لحظة حدوث خطر قد تدفع البعض للظن فى وجود حريق، غير أنه رفض استبعاد أى احتمالات.

رفع علم بنما

لا يعفى الباقرة

من الخضوع

لإجراءات السلامة

البحرية

وقال عرابى إن العثور على حطام السفينة سيكون المفتاح لمعرفة سر الحادث، حيث لم يتم تحديد موقع غرق العبارة بدقة حتى الآن، وإن كان المرجح أن يكون موقعها فى دائرة مركز يقع على مسافة ٥٠ ميلا شرق سقاجا.

وعن سر الغرق المفاجئ للسفينة فى قاع البحر، رغم أنها قد تحتاج لعشرين ساعة قبل الاختفاء تماما، قال عرابى إن مدة غرق السفينة تتحدد بناء على موقف كل حادث، وحسب سبب الغرق، وفى حادث مماثل منذ عدة سنوات، غرقت سفينة تابعة لدولة استونيا فى بحر

الشمال واحتاجت لإحدى عشرة دقيقة فقط لتختفى تحت سطح البحر، بينما قد تستغرق سفن أخرى وقتاً أطول للغرق يصل إلى عدة ساعات. وأوضح المسئول عن الأسطول بالشركة أن «السلام ٩٨» كانت تحمل على متنها اثنين من أجهزة «الاييرب» الخاصة بإرسال إشارات استغاثة للموانئ المحيطة في حالات الغرق، والعجيب أن كلا الجهازين لم يطلق إشارات استغاثة ربما لعدم قدرة الأقمار الصناعية على التقاط اشاراته عند وقوع الحادث.

وعن سبب رفع علم بنما فوق العبارة قبل غرقها قال عرابي إن هذا من اختيار مالك السفينة، وأن غالبية سفن العالم ترفع علم بنما بما فيها أكبر ناقلات بترول في العالم و٩٠٪ من الأسطول التجارى للولايات المتحدة الأمريكية، وذلك لأن السفن التى تلجأ لهذا الإجراء تحصل على مميزات تجارية أفضل من غيرها.

وأشار إلى أن إجراءات التفتيش على سلامة العبارة لا علاقة لها بالعلم المرفوع عليها، لأن معايير السلامة الدولية وضعتها المنظمة البحرية الدولية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة وتطبقها غالبية دول العالم الموقعة على اتفاقية سلامة النقل البحرى، ولذلك فإن «السلام ٩٨» خضعت للكشف على معدات السلامة ومكافحة الحريق والأجهزة الملاحية لها، بالإضافة للكشف على ماكيناتها قبل الإبحار وهذا الإجراء لا يمكن للسفينة أن تبخر دون الخضوع له.

أسماء بعض الناجين في طائفة الباغرة النكوبة

٣٦- حميد احمد محمد - المنيا - ٣٧- سعيد سيد ابراهيم - القليوبية - ٣٨- فرحانة رياض فرحان - مركز أطفح - الجيزة - ٣٩- سيد عبدالعزيز عبدالمجيد - الفيوم - ٤٠- مجدى محمد ابراهيم - الاسكندرية - ٤١- عبدالفتاح محمد ابراهيم - الشرقية - ٤٢- شوقى حسين عسر - سوهاج - ٤٣- حسادة احمد فرماوى - مركز قوص - قنا - ٤٤- ابراهيم صديق حسين - بنى سويف - ٤٥- احمد محمد السعيد - كفر الشيخ - ٤٦- ابو السعود هارون - مركز البلينا - سوهاج - ٤٧- نزيه محمد زكى - المنوفية - ٤٨- فتحى عبدالله وجيدى - قنا - ٤٩- فتحى على عبدالموجود - مركز جرجا - سوهاج - ٥٠- احمد يونس على حسين - قنا - ٥١- أمير عبدالعليم على - سوهاج - ٥٢- ياسر خميس يوسف - الفيوم - ٥٣- عبدالعال على عبدالعال - سوهاج - ٥٤- عاطف عبدربه عبدربه - كفر الشيخ - ٥٥- عبدالهادى عبد السيد عبدالواحد - الفيوم - ٥٦- عبدالله كمال انور المعادى - القاهرة - ٥٧- محمد عبدالرحمن عبدالله حسن - شارع مرتضى - كامل عبده العسكرى - البحيرة - ٥٨- خالد سيد احمد محمد محسن - مركز اخميم - سوهاج - ٥٩- أشرف عمران سند - أسيوط - ٦٠- السيد عثمان السيد - مركز طلخا - الدقهلية - ٦١- عاصم عثمان عثمان سند - مركز البدارى - أسيوط - ٦٢- محمود عبدالعزيز خليل - مركز البدارى - أسيوط - ٦٣- احمد عبدالجليل محمود - مركز ديروط - أسيوط - ٦٤- احمد عبدالوهاب على - مركز السنبلوين - الدقهلية - ٦٥- مصطفى زكى مصطفى - قنا - ٦٦- عزت عبدالنعيم فرج - أسيوط - ٦٧- ناصر السيد امبالى - سوهاج - ٦٨- فرحان فتحى ابراهيم - أسيوط - ٦٩- ناصر السيد عبدالمبدى - سوهاج - ٧٠- محمود عبدالعزيز خليفة البدارى - أسيوط - ٧١- عبدالرحيم ابراهيم

١- على يوسف ابراهيم محمد التعاونيات - القاهرة - ٢- احمد محمد عطية - ابن العميد - الاسكندرية - ٣- وليد فوزى اسماعيل فيصل - السويس - ٤- احمد السيد فتح الله محمد - مركز ميت غمر - الدقهلية - ٥- حمادة ابراهيم مصطفى - شارع سعدالله - الاسكندرية - ٦- محمد توفيق الطيب - مركز زفتى - الغربية - ٧- عصام فؤاد هاشم - مركز الشهداء - المنوفية - ٨- تامر فكرى حكيم - الاسماعيلية - ٩- السيد عبدالمنعم السيد - مركز كفر الدوار - البحيرة - ١٠- ياسمين محمد الوزيرى - كوم بدار - سوهاج - ١١- محمد فتحى عبدالرحمن - شارع احمد عرابى - الاسكندرية - ١٢- محمد عبدالرحمن - كفر الدوار - ١٣- محمد عبدالحسن محمود - كفر الدوار - البحيرة - ١٤- حاتم عبدالوجود على - سوهاج - ١٥- جبالى مساعد مهنى جبالى - سوهاج - ١٦- اشرف السيد محمد ابو الخير - الشرقية - ١٧- علاء راضى عبدالعظيم - مركز ملوى - المنيا - ١٨- ابو بكر محمود المتولى - مركز دكرنس - الدقهلية - ١٩- عادل على علاء - سوهاج - ٢٠- جلال محمد توفيق عطية - مركز ملوى - المنيا - ٢١- محمد محمد عبدالقادر - مركز كفر صقر - الشرقية - ٢٢- احمد حسين موسى الشرقاوى - مركز المحلة - الغربية - ٢٣- كمال محمود همام - سوهاج - ٢٤- فتحى عبدالله على عبدالله - مركز نبروه - الدقهلية - ٢٥- امام عبد العزيز - مركز ديروط - أسيوط - ٢٦- محمد ابراهيم احمد - مركز ابو تشت - قنا - ٢٧- عصمت السيد ابو الحمد مركز المنشأة - سوهاج - ٢٨- رأفت خميس السيد عفيفى - الجيزة - ٢٩- عبدالفتاح عبدالحميد عبداللطيف - سوهاج - ٣٠- عبدالعال فتحى عبدالعال محمد - سوهاج - ٣١- محمد رشدى محمود احمد - مركز نجع حمادى - قنا - ٣٢- اسعد ابو الوفا رضوان - سوهاج - ٣٣- محمد عبدالحميد مرسى - سوهاج - ٣٤- فتحى أنوار ابو المجد - مركز ابو تشت - قنا - ٣٥- صفوت جابر توفيق - أسيوط -

- سليم - قنا - ٧٢ - كامل محمد طوماز - المنوفية - ٧٣ - حمادة مكيد احمد مهران - مركز ابو تشت - قنا - ٧٤ - مرسى سيد ابراهيم - الفيوم - ٧٥ - حسنين محمد حسنين - مركز منيا القمح - الشرقية - ٧٦ - خميس عوانات ابراهيم - مركز ادكو - البحيرة - ٧٧ - خلف ابراهيم حسين - سوهاج - ٧٨ - مصطفى حبشى احمد اساعيل - أرض المولد - المنيا - ٧٩ - عبدالرحيم عبدالرحيم - مركز الوليدية - أسيوط - ٨٠ - ابوزيد جابر عبدالحكيم - بنى سويف - ٨١ - جمال السادات رجب - دمياط - ٨٢ - عصام عبدالسلام ابراهيم العجمى - الاسكندرية - ٨٣ - ايمن عبدالعزيز محمد - مركز بيلا - كفر الشيخ - ٨٤ - احمد على احمد عبدالعال - سوهاج - ٨٥ - اشرف بركات محمود شعبان - امبابة - الجيزة - ٨٦ - عبدالحميد على احمد - سوهاج - ٨٧ - محمد محمود معدان - مركز جرجا - سوهاج - ٨٨ - عاصم همام احمد عبدالجواد - مركز ابو تشت - قنا - ٨٩ - الغريب رشوان فهيم - أولاد طوخ - سوهاج - ٩٠ - محمود احمد محمد رضوان - سوهاج - ٩١ - عاطف حمادة عبدالباسط - سوهاج - ٩٢ - عبدالرحيم على عبدالرحيم - مركز نبروه - الدقهلية - ٩٣ - ابراهيم فتحى ابراهيم فتحى - مركز البدرشين - الجيزة - ٩٤ - اسراء ابراهيم عبدالرحمن - ٢٥ ش التحرير الدقى - الجيزة - ٩٥ - محمد عبدالشكور رزق - الدقهلية - ٩٦ - حسن عبدالعظيم حسن على - القاهرة - ٩٧ - نبيل زكى شعبان - سوهاج - ٩٨ - فتحى احمد مصطفى - القاهرة - ٩٩ - محمد عوض السيد فرج - المنصورة - الدقهلية - ١٠٠ - سيد احمد محمد محروس - سوهاج - ١٠١ - عامر احمد زياد على - سوهاج - ١٠٢ - ايمن محمد عبداللطيف احمد - سوهاج - ١٠٣ - شعبان احمد عبدالواحد شحاتة - المنوفية - ١٠٤ - محمد رأفت محمد عمر - أسيوط - ١٠٥ - محمد عبداللاه الوردى - سوهاج - ١٠٦ - عثمان شكرى ثابت - أسيوط - ١٠٧ - عيد جمعة فرج - الجيزة - ١٠٨ - احمد محمد ابراهيم محمد - بنى سويف - ١٠٩ - محمد عبدالله محمد الصعيدى - الاسكندرية - ١١٠ - خالد محمد المرسى - الدقهلية - ١١١ - علاء حمدي خلف الله - سوهاج - ١١٢ - احمد محمد احمد عليوة - الاسكندرية - ١١٣ - محمد عبدالعليم مصطفى - سوهاج - ١١٤ - معتز مسعد محمد محمد - المنصورة - الدقهلية - ١١٥ - شعبان رمضان ابراهيم - الدقهلية - ١١٦ - مبروك محمد بلال - الغربية - ١١٧ - شعبان رجب شعبان - الاسكندرية - ١١٨ - محمود كامل محمد كامل - الاسكندرية - ١١٩ - رشاد صلاح احمد - أسيوط - ١٢٠ - عطية محمود احمد - القاهرة - ١٢١ - جرجس رفعت نيافى - أسيوط - ١٢٢ - احمد محمد سعد الدين - الشرقية - ١٢٣ - سند مصطفى حمد - قنا - ١٢٤ - احمد محمود على على - الفيوم - ١٢٥ - عطا الله ابو الوفا فهم - قنا - ١٢٦ - زكريا احمد عبدالله عبدالجواد - سوهاج - ١٢٧ - حسيني احمد على الجندي - المنصورة - الدقهلية - ١٢٨ - مصطفى كمال الدين محمد قنا - ١٢٩ - عطا عبدالله عطا - طنطا - الغربية - ١٣٠ - حجاج ابوزيد عبدالله حسن - المنيا - ١٣١ - محمد ابراهيم عبد الفتاح - ١٣٢ - مرشد السيد على
- ١٥ سعودي وسوريا واحداً من الناجين:**
- ١ - سعود حبيب النفيعى - ٢ - محمد على عايض - ٣ - مشعل محسن العتيبي - ٤ - احمد على عايض - ٥ - طلال عبدالله النفيعى - ٦ - ياسر حمد النفيعى - ٧ - محمد على ناصر المعاوى - ٨ - سعد محمد الدوسرى - ٩ - فهد حسن العتيبي - ١٠ - صالح محمد على - ١١ - آلاء طارق محمد نقاوى - ١٢ - فرحان زاهر دوسرى - ١٣ - محمد على ناصر المعاوى - ١٤ - محمد بن منعب - ١٥ - ابراهيم على عايض - ١٦ - حسان بشير جلال (سورى الجنسية)

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٥ فبراير ٢٠٠٦

لماذا لم يصدر الربان استغاثة بالسفن الأخرى؟

الضابط الثانى للسفينة يؤكد: الربان اعتقد إمكان السيطرة على الحريق ذاتيا فأهمل إطلاقه الاستغاثة للتوفير ماديا!!
كثرة استخدام المياه فى مكافحة الحريق أدى إلى ميلها وفقد توازنها فانقلبت فى البحر

سفاجا - من عمرو غنيمه:

ماذا كان سلوك ربان السفينة وضابطها الأول عند حدوث كارثة الحريق داخل العبارة؟ ولماذا لم يصدر الربان إشارة استغاثة للسفن العابرة فى موقع إبحار السفينة؟ وما هو سيناريو غوص السفينة داخل بطن البحر؟ أسئلة كثيرة أجاب عنها اللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر وسيد عبدالمنعم ضابط ثانى السفينة الذى نجا من الموت والتقى به مندوب «الأهرام». بداية أكد اللواء محفوظ أن ربان السفينة الغارقة سيد عمرو وضابط أول السفينة مسعود على منصور كانا قد ألقيا بنفسيهما فى البحر وغرقا، بينما رسم ضابط ثانى السفينة فى روايته لـ «الأهرام» عقب نجاته أن ربان السفينة لم يصدر إشارة استغاثة عند الحريق الذى شب بعد ساعة من مغادرته ميناء «ضبا» السعودى اعتقادا منه أنه سوف يتحكم فى عمليات السيطرة على الحريق ذاتيا، كما أن السفن العابرة بالمنطقة عندما تتلقى إشارة الاستغاثة سوف تحصل على نصيبها القانونى

إلقاء قوارب النجاة

منذ بداية الكارثة

أسهم فى زيادة

أعداد الناجين

كنسبة من السفينة، فى الوقت الذى تسببت كثرة المياه التى استخدمت فى السيطرة على الحريق الذى شب فى جراج السفينة أدى إلى ميلها وفقد توازنها مع شدة الرياح والأمواج، مما أدى إلى انقلابها. وأضاف أن ما خفف من الكارثة وزيادة أعداد الناجين كان إلقاء قوارب النجاة بعرض البحر منذ بداية الحادث، ومع زيادة تداعياته بدأت إجراءات الإنقاذ تزيد وسط حالة من الذعر ومواجهة المجهول وسط تلاطم الأمواج والظلام، لكن إجراءات إخلاء السفينة كانت تتم بسرعة، وأن أفراد الطاقم كانوا فى صراع مع الزمن لإنقاذ الركاب بعد أن تأكدت الكارثة، إلا أن الجميع فوجئ بالأمواج تتلاعب بالسفينة يمينا ويسارا كأنها علبة كبريت فى المياه.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

إنقاذ ٣٧ راكبا على متن قارب مطاطي.. وفرق الإنقاذ تواصل مسح المنطقة ٤٦ مليون جنيه تبرعات المصريين لأهالي الضحايا في أقل من ٢٤ ساعة ٣٨٧ عدد الناجين وانتشال ١٣٥ جثة ■ هيئة السلامة البحرية تجري تحقيقات موسعة



مظاهر القلق والترقب والحزن تخيم على أهالي الضحايا وهم ينتظرون بلهفة تحديد مصير ذويهم من ضحايا العبارة المنكوبة [صورتان للأهرام من رويترز]

مبارك يتابع باهتمام بالغ جهود إنقاذ وانتشال جثث ضحايا العبارة

سفاجا - الغردقة - من بعثة الأهرام : يتابع الرئيس حسنى مبارك، باهتمام بالغ، آخر تطورات تفاصيل حادث العبارة السلام، كما يتابع الموقف الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، من خلال اتصال دائم بالوزراء المعنيين، فى مقدمتهم المهندس محمد منصور وزير النقل. وعلمت بعثة الأهرام أنه فى ساعات مبكرة من صباح اليوم تم إنقاذ ٣٧ راكبا على متن قارب مطاطي، كما تم العثور على ٧٥ جثة.

وقال الدكتور مجدى راضى - المتحدث باسم مجلس الوزراء - إن الدكتور نظيف تلقى عدة تقارير من الوزارات المعنية حول الجهود التى تبذل من أجل البحث عن الناجين، وتوفير جميع الرعاية الصحية وانتشال جثث الضحايا.

وقال راضى: إن آخر الإحصاءات الخاصة بالعبارة تشير إلى أن عدد الركاب يبلغ ١٤١٤ راكبا، منهم ١٣١٨ راكبا و٩٦ هم طاقم العبارة، وأن عدد الناجين من المصريين ٣٣٩، و٢٨ سعوديا، و٢٠ من طاقم السفينة، مما يعنى أن إجمالى عدد الناجين ٣٨٧ شخصا، كما تم انتشال ١٣٥ جثة حتى الآن. وواصلت فرق الإنقاذ ووحدات البحرية المصرية والأجنبية أمس مسح منطقة غرق العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» فى البحر الأحمر بحثا عن ناجين جدد، وانتشال جثث الضحايا، حيث انضمت قطع بحرية من بريطانيا، وإيطاليا، والأردن، والإمارات، واليونان إلى الوحدات المصرية والسعودية فى جهود الإنقاذ. وأكدت وزارة النقل أن عمليات الإنقاذ ستستمر حتى يتم التأكد من عدم وجود أحياء. وتجرى هيئة السلامة البحرية تحقيقات موسعة حول الحادث

للقوف على الأسباب الفنية والهندسية لوقوعه.
وقال مصدر مسئول : إن وزير النقل اعتمد تشكيل لجنة التحقيق بمشاركة خبراء بحريين من بنما، ومجموعة من خبراء القانون والبحار، وأساتذة كلية الهندسة، وسترفع اللجنة تقريرها وتوصياتها للوزير لاتخاذ اللازم.
وأعلن اللواء أمين راضى وكيل لجنة الدفاع بمجلس الشعب أن حجم التبرعات لأسر الضحايا والمصابين بلغ ٤٦ مليون جنيه فى أقل من ٢٤ ساعة من بدء فتح باب التبرعات. وقرر الدكتور محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف التبرع فورا بمليون جنيه من مال الوقف الخيرى لضحايا العبارة.
وقررت لجنة النقل بمجلس الشعب أمس إحالة قبطان عبارة مملوكة للشركة نفسها للتحقيق بسبب ما تردد عن رفضه الاستجابة لإشارة استغاثة من العبارة المنكوبة باعتبارها أقرب السفن إليها فى ذلك الوقت، لكنه نفى ذلك، وقررت هيئة السلامة البحرية وقفه عن العمل ابتداء من أمس.
كما تكشف أن قبطان العبارة الغارقة أخطر الشركة بالحريق، فطلبت منه عدم الاستغاثة والتعامل مع الحريق.
وقامت وزارة الداخلية بتصوير جثث الضحايا وعرضها على شاشات عرض للتعرف عليها وتسلمها.
وبينما استمر غضب أقارب الضحايا فى ميناء سفاجا، وأمام المستشفيات لنقص المعلومات عن المفقودين، وزعت أجهزة الأمن صوراً للجثث التى تم العثور عليها ليتعرف عليها الأقارب، وتم استخدام مكبرات الصوت لإعلان أسماء الناجين الذين يصلون إلى المستشفيات.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

ابنى مازال حيا!

وسط دموع فياضة وقلب مكلوم تروى والدته أبو الوفا محمد قمصان (٧٠ سنة) مأساتها عقب سماعها نبأ غرق العبارة «السلام ٩٨» قائلة: لقد سمعت صوته لآخر مرة قبل ركوبه العبارة مباشرة، مؤكدا أنه سيحضر إلى أولاده ليرى ابنه الوحيد الذى لم يره منذ ولادته خلال ساعات، وأنه أحضر الكثير من الهدايا لها ولبناته الصغيرات.

لقد تبدلت فرحتى إلى علقم يغص به حلقى، وتحولت الساعات التى كنت أنتظر عودته خلالها إلى دهر طويل من الأسى، فبرغم أن وقت عودته قد مضى فإننى لن أستسلم لفكرة موته، ولدى آمال كبيرة بأنه سيكون من بين الناجين، وسأظل على اتصال مستمر بأهلنا الذين تركوا بلدتهم سوهاج إلى سفاجا علنى أجد عندهم ما يطمئننى على فلذة كبدى، لقد مرت ٥ سنوات وأنا أنتظر عودته لأحتضنه قبل أن أموت، فهل أراه مرة أخرى؟!

السماء أنقذتنى

حسين أحمد حسنين يروى: كنت قادما من الرياض على ظهر العبارة «السلام ٩٨» بعد معاناة العمل ومشقة السفر، ولكن فرحتى بأننى سأزور أهلى وأولادى هونت على كل المتاعب، لكننى فوجئت بخبر اندلاع النيران فى العبارة وبعدها أعلن طاقم العبارة أنهم سيطروا على النيران وسنواصل الرحلة فى خط سيرها الطبيعى إلى سفاجا، ولم تمض سوى ساعة حتى فوجئنا بخبر اندلاع النيران مرة أخرى وسادت الفوضى بين الركاب مما أدى لإحداث ميل شديد فى جانبها الأيمن مما اضطررنى إلى تركها فوق قارب مطاطى مع مجموعة من أصدقائى كانوا معى وأخذنا نجذب بأيدينا حتى ابتعدنا قليلا عن العبارة، ولم يمض سوى نصف ساعة حتى اختفت العبارة تماما فى قلب المياه، وبعد أن تملكنا اليأس واستسلمنا لقدرنا رفعت رأسى للسماء أدعو ربى ليجد لى مخرجا حتى لمحت طائرة حربية تلقى لنا بأطواق وحملتنا إلى سفاجا.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦



أنقذني شاب مصري

الناجية السعودية: حضرت

للاحتفال بزواجي فاخفى زوجي

تشعل بها النيران، وطلبنا من طاقم العبارة أن يعود بنا مرة أخرى إلى ميناء ضبا، ولكن كان لطاقم العبارة رأي آخر، حيث أخبرنا بأن الأمور طبيعية، وأنه مجرد حريق بسيط وتمت السيطرة عليه، وواصلت الباخرة رحلتها، وبعد لحظات شعرنا أن هناك شيئاً غريباً يحدث بالركب، فهناك أدخنة تتصاعد ونوافذ الكبائن يتحطم زجاجها والنيران تشعل شيئاً فشيئاً، والركب تملأ ناهية اليمين إلى أن انقلبت فوجدت نفسي على سطح المياه، وبدأت رحلة الموت إلى أن قام شخص مصري كان يعموم بجوارى بمساعدة إلى أن تم انتشالي بواسطة مركب هندي، ولكن مازال مصير زوجي مجهولاً.

السيدة السعودية الوحيدة التي نجت من الحادث «ميساء محمد الحلوي» - ٢٣ سنة - تروي قصتها قائلة: تزوجت منذ ثلاثة شهور، وقررت أنا وزوجي المجيء إلى مصر لقضاء بعض الوقت بها، ولحظنا السيلين ركبنا هذا المركب، وبعد نحو ساعة ونصف من أبحارها من ميناء ضبا السعودي، بدأت

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

..وأوتوبيسات لنقل أهالي الضحايا إلى زينهم

■ أعد المسئولون عن شركة السلام للنقل البحري مالكة العبارة المنكوبة، بالتنسيق مع هيئة ميناء البحر الأحمر أوتوبيسات لنقل الأهالي وذويهم من سفاجا إلى مشرحة زينهم في القاهرة للتعرف على الجثث التي تم نقلها إلى المشرحة. كما قرر مجلس مدينة سفاجا، بالتنسيق مع شركة الاتحاد العربى للنقل البحرى، نقل أهالي المتوفين مجانا إلى القاهرة لتسهيل تسلم جثث ذويهم.

القانون البحرى لا يهتم بحياة الركاب!

■ صدق أو لا تصدق.. إذا أنقذت إحدى السفن سفينة أخرى تواجه الغرق تحصل على مكافأة قد تصل إلى ثمن السفينة التي تم إنقاذها بالكامل والبضائع المحملة عليها، أما إذا تم إنقاذ ركابها فقط فلا مكافأة لأحد. هذا ما ينص عليه القانون البحرى، وفقا لما صرح به المستشار رفعت موسى أستاذ القانون البحرى بجامعة قناة السويس لـ «الأهرام»، وكأن البضائع أهم من أرواح البشر!

مساعدات عاجلة من الهلال الأحمر

■ قامت جمعية الهلال الأحمر، بالتنسيق مع أصحاب القرى السياحية، بتوفير ثلاثة آلاف وجبة لأهالي الضحايا الموجودين بمدينة الغردقة، وحول ميناء سفاجا، والمتجمعين حول المستشفيات. كما أقامت الجمعية مخيما لأهالي الضحايا أمام قرية الحجاج لمساعدتهم فى التعرف على ذويهم من خلال نشر أسماء الناجين والموتى. كما وصل فريق من المتطوعين إلى فرع الهلال الأحمر بالغردقة، يضم أربعة أطباء لتقديم الخدمة الطبية لهم.

.. وخمسة آلاف جنيه فورا لأسر الضحايا

■ قررت وزارة التضامن الاجتماعى صرف خمسة آلاف جنيه فورا من التعويضات المقررة لأسر ضحايا كارثة العبارة، وسوف يصرف المبلغ كمصاريف جنازة لأسر الضحايا، وبمجرد ذكر اسم المفقود أو المتوفى. وفى الوقت نفسه، بدأت مديريات التضامن الاجتماعى، وأجهزتها الإعداد لصرف الإعانات العاجلة التى قررها الرئيس حسنى مبارك بواقع ٣٠ ألف جنيه لأسرة المفقود، و١٥ ألفا لكل راكب من الناجين، وسوف يتم الصرف بمجرد استكمال الإجراءات اللازمة.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

التهامى.. مازال مجهولا

الإسماعيلية - من سيد إبراهيم:

لم يمهل القدر أسرة عبدالحليم محمود التهامى (٤٧ سنة) والمفقود حاليا ضمن ضحايا غرق العبارة المصرية فى مياه البحر الأحمر للاستمتاع بإجازته مع أسرته التى كانت فى شوق ولهفة على وصوله الى مصر، تقول زوجته سحر «ربة منزل» إن عبدالحليم لديه ٣ أبناء ولدان وبنت، وأنه سافر للسعودية فى يوم ١٥ مايو الماضى ويعمل سائقا على سيارة نقل هناك، وتشير الى انه قام بالاتصال بأسرته الساعة ٧ مساء يوم الخميس الماضى، وأكد لهم انه استقل العبارة «السلام ٩٨» من ميناء ضبا السعودى فى اجازة عادية ليرى أسرته وانهم لم يعلموا بالحادث إلا بعد ان اتصل بهم صاحب العمل من السعودية ليطمئن على سلامته ومازالت الأسرة تنتظر بشوق ممزوج بقلق بالغ مصير عائلها الذى كان يتطلع للقاء أبنائه بعد كفاح فى الغربة.

١٧ بياناً عاجلاً لأعضاء البرلمان حول الحادث

طنطا - من علاء عبدالله: تقدم أمس حسنين الشورة عضو مجلس الشعب و١٦ عضواً آخرون بالمجلس بيانات عاجلة للدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء حول غرق العبارة المصرية «السلام ٩٨» فى مياه البحر الأحمر بعد نشوب النيران بها وعلى متنها نحو ١٤٢٥ راكبا من بينهم طاقم السفينة البالغ عددهم ٩٦ شخصا وتقاعس الحكومة عن تأمين سلامة ركاب هذه العبارة وغيرها من السفن الأخرى، رغم تكرار مثل هذه الحوادث لنفس الشركة من قبل وعدم اتخاذ الإجراءات العاجلة فور وقوع الحادث لانقاذ الركاب رغم ان الحادث وقع فى الساعة الثانية من صباح الجمعة الماضى، تسأل النواب كيف تشارك هيئة الموانى فى التحقيقات وهى أحد المسؤولين عن هذا الحادث، كما أنه يجب معرفة كيف سمح لهذه العبارة بالعمل رغم أن التصريح الخاص بها حتى عام ١٩٩٩ فقط، وتم تغيير العلم المرفوع عليها من علم مصرى الى علم بنما مما يعد غشا وتديسا. وقد قامت لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب أمس بزيارة موقع الحادث بسفاجا للمعاينة على الطبيعة والتوصل الى حقيقة الأوضاع وإعداد تقرير عاجل حول أسباب غرق العبارة لعرضه على الدكتور أحمد فتحى سرور رئيس المجلس لمناقشته فى الجلسة المقبلة مع حصر العدد النهائى لضحايا الحادث من المصريين.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

الربان البديل نجا من الموت بعد تعديل الجدول المفاجأة بسبب عدم الاستغاثة!

● وما تصورك لما حدث؟

- ربما لم يستطع القبطان سيد أحمد عمر أن يستغيث.

● وما الذى يمنعه من الاستغاثة التى لا تتطلب أكثر من ثوانٍ؟
- عنصر المفاجأة أو المباغتة.

● ولكن قيل إن غرق المركب استغرق ١٥ دقيقة؟

- هذا الكلام غير علمي أو عملي، ولا يمكن أن يحدث الغرق فى هذه المدة الطويلة، فمثلاً «سالم إكسبريس» غرقت فى ٦ دقائق.. و«السلام ٩٥» غرقت فى ٢ دقائق فقط.

● وما الذى يقرب السفينة فجأة؟

- إما فتحة كبيرة فى المركب نتيجة انفجار ربما، ولا تنسى أن المركب كانت محملة بسيارات تحمل خزاناتها بنزيناً وسولاراً، وأيضاً يمكن أن يكون حدث - كما قال الناجون - حريق فى الجراج فى أمتعة الركاب، وهذه الأمتعة مشكلة كبيرة جداً تعاني منها جميع السفن، فتجد أحياناً راكباً معه أجهزة بوتاجاز صغيرة وأيضاً عبوات دهانات، وهى مواد كيميائية قابلة للاشتعال، وأحياناً مع درجات الحرارة فى الجراج تشتعل ذاتياً.

● وهذه أيضاً مسئوليتكم كقيادة السفينة؟

- ما نراه من هذه الأدوات نصادرها ونقذف بها فى البحر أمام الركاب.. وأنا شخصياً أشرفت على مثل هذه المواقف بنفسى كقبطان للسفينة. ولكننا لا نستطيع تفتيش كل حقائب

مجرد تعديل طفيف فى جدول القيادة، أنقذ القبطان صلاح راشد نوير من الغرق فى العبارة المنكوبة، ليتولى قيادتها الربان سيد أحمد عمر يوم ٢٩ يناير الماضى فى رحلتها المأساوية الأخيرة.. وحول حالة العبارة والاحتمالات المفسرة للحادث ومدى كفاءة الربان الذى قادها، دار هذا الحوار:

● هل ما حدث سببه عطل فى أى أجهزة؟

- كل الأجهزة تعمل.. وهناك تفتيش أجرى عليها قبل التحرك من أكثر من لجنة، مثل هيئة السلامة ورقابة دولة الميناء وغيرها، وأثبتوا صلاحيتها، وكان سيتم منع العبارة من الإبحار لو ثبت أن عوامل السلامة غير كافية أو لا تتناسب مع حمولة العبارة، أو أنها وجدت أى عطل فى أجهزة الاستغاثة، أو اكتشفت عدم ملائمة الأجهزة الملاحية والردارات.

● وهل أجهزة الاستغاثة تعمل بكفاءة؟

- جهاز الاستغاثة الموجود فى العبارة هو Eparp وهو من أحدث الأجهزة، حيث يرسل إشارة استغاثة عبر الأقمار الصناعية إلكترونياً دون تدخل بشري، وفى حالة غرق السفينة ينفصل الجهاز عنها ويرسل إشارات الاستغاثة متضمنة تحديد موقع السفينة. وهناك محطات لاسلكية C.M.D.S.S للاتصال مع سلطات الموانئ والسفن المحيطة، وهناك جهاز آخر يرسل إلى المحطات البعيدة فى أى مكان من العالم، إضافة إلى خاصية الاتصال بالأقمار الصناعية، ويرسل إشارات الاستغاثة لكل أنحاء العالم لتصل إلى المحطات المخصصة لإغاثة السفن والموانئ القريبة والسفن المحيطة.

- هذا إذا أمكن العثور على السفينة، وهو ما لا أعتقد، فقد استقرت - كما قيل - على عمق ٩٠٠ متر، ولا يمكن رفعها إطلاقاً ولا توجد إمكانات، كما لا يمكن لأي غواص النزول إلى هذا العمق، كما أن تكلفة رفع سفينة على عمق ٣٠ متراً تكون أكبر من ثمنها، فما بالك وهي على عمق ٩٠٠ متر؟

● ما أهمية التقيت فيها بالقبطان سيد أحمد عمر؟

- يوم ٢٩ يناير الماضي، عندما سلمت له العبارة.

● وكيف كان التسليم والتسلم؟

- حسب نظام بروتوكولي محدد بأوراق ومستندات وتفتيش على كل المعدات، وفي حضور كبير الضباط الموجود على المركب.. وتحدثنا عن حالة المركب والمعدات وتقارير مستوى تدريب الأفراد، وحالة الماكينات، وكل شيء عن المركب، كما أنه يعمل على المركب منذ ٧ سنوات ويعرف حالتها جيداً.. وآخر مرة قام بقيادتها قبل أن أتسلمها منه يوم ١٤ أغسطس الماضي.. وتم التسليم بشكل عادي وحسب القواعد البحرية.

● وكيف كانت حالته النفسية؟

- جيدة جداً، ومقبل على الحياة، ومستبشر.

● هل شخصيته تنبئ بإمكانية تهاونه؟

- على الإطلاق.. وهو قبطان جيد باعتراف الجميع، وقيادي ويعمل في البحر منذ الستينيات، وهو خريج الدفعة الخامسة من خريجي الكلية البحرية (تجاري).

الركاب، وتلك مسئولية سلطات الميناء الذي يتحرك منه المركب.

● وهل تعتقد أن يكون الاشتعال بسبب ذلك؟

- ربما.. فقبل أكثر من عامين حدث حريق بالسبب نفسه في السفينة (السلام

٩٠) ولكن تم اكتشافه أثناء مناورة مغادرة ميناء «ضبا»، وعاد القبطان بالسفينة إلى الرصيف وتم إنزال الركاب، وللأسف لم يستطع أحد السيطرة على الحريق فأخرجوا السفينة إلى المخطاف الخارجي لميناء «ضبا»، حيث غرقت هناك.

● لماذا كل الحوادث لسفن السلام؟

- ليس لسبب فني أو غيره، إنما لأنها (الشركة) تمتلك ١٥ سفينة تعمل في نقل ٩٩٪ من المغادرين والقادمين لمصر عبر البحر الأحمر، ولا يوجد مالك سفينة يتمنى أن تحدث له مثل هذه الحوادث، وللعلم أنا كقبطان لا أعمل على مركب غير مطابقة للمواصفات، لأنني أخاف على اسمي وحياتي، إضافة إلى مسئوليتي الأدبية والإنسانية عن حياة الركاب.

● هل يوجد بالسفينة جهاز مماثل للصندوق الأسود في الطائرة؟

- موجود ويسمى V.D.R ويسجل كل شيء، وضع الماكينات، خط السير، طلبات الحريق والموقع والإحداثيات، وهو متصل بسماعات في غرفة القيادة تسجل كل المحادثات.

● وهل يمكن العثور عليه؟

حوار: أيمن السيسي

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٦ فبراير ٢٠٠٦

علم بنجاة شقيقه من الكويت

سفاجا ضمن جمع من اقربائه وظلوا يترددون ما بين سفاجا والغردقة سعيا وراء الوصول إلى أى معلومة حول مصير شقيقه المفقود دون جدوى، إلى ان علم من خلال اتصال تليفونى من الكويت ان شقيقه «على» يرقد بمستشفى الغردقة وانه كان واحدا ممن نجوا ضمن اول مجموعة تم انقاذها.

يروى سعد عثمان من البلينا ان شقيقه «على» اتصل به هاتفيا من الكويت لابلاغه بموعد استقلاله العبارة المنكوبة الا ان اخباره قد انقطعت تماما، وانه توجه فور سماعه بالحادث الى

ملحمة «شهادة»

لشباب سفاجا

عبدالغفار. فقد قاموا بفرش الأرض أمام منازل أسرهم ليحتفى الأهالى بجدرانها من حرارة الشمس وبرودة الليل، كما يقدمون الوجبات الغذائية والمياه فى الوقت الذى تتسابق فيه القرى السياحية والتجمعات الخيرية والشركات الخاصة لتقديم الخدمات الانسانية للأهالى.

ملحمة مصرية رائعة، عزفها أهالى سفاجا الذين يقدمون الغذاء والأغطية والمياه لأسر الضحايا. ثلاثة من الشباب لا يألون جهدا فى تقديم العون، وأصبحوا من علامات مساعدة الأسر وهم: أحمد عبداللطيف سليم، ومحمد عبده حسن، وأحمد رجب

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

الموت المالح

بسام الزغبى
محمد عبده



والد محمد ضحى بنفسه
ففرق مع زوجته وطفليه



محمد أسطورة ضد الموت

«رجل طول وعرض، ذراعاته زى المجداف، بيعرف يعوم، فقد الأمل، تعب من شرب المياه المالحة، ومقيش بصيص أمل فى الإنقاذ.. ساب نفسه علشان يموت ويخلص» هذه كانت شهادة أحد الناجين من كارثة العبارة (السلام ٩٨) تختصر دون اختزال، طعم الموت فى تلك المأساة، موت بطعم الملح فى البحر الأحمر.. وكما للموت حكايات، فإن للحياة حكايات أيضا.. الناجون من الملح، الناجون من الموت يروون تفاصيل اللحظات القاسية ورحلة الهروب إلى الحياة من جديد.

قصة للموت.. قصة للحياة

محمد «٦ سنوات» واجه الموت والأمواج والخوف ٥ ساعات بمفرده

والده ضحى بحياته لإنقاذ أمه وشقيقه فابتلعهم البحر الغاضب

سقطت شقيقته من حضنه..

وظل وحيدا حتى أنقذه قارب الناجين

كان فيه دخان كثير، المركب بدأت تنزل في المياه، ماما حضنت أخويا عبد الله، وبابا رمانا في البحر أنا وأختي رحمة، وصلنا إلى قارب، وراح يدور على أمي وأخوي، لكن كلهم نزلوا تحت المياه وما طلغوش».

هكذا جاءت كلمات أصغر الناجين، محمد أحمد حسنين، الذي لم يكمل عامه السادس، كلمات مضطربة، خائفة، لم تستوعب حجم الكارثة التي نجا وحده منها بعد أن صارع الظلام والماء البارد والخوف والوحدة. محمد كان مع والده الذي يعمل في السعودية منذ ١٥ عاما، وأمه وشقيقته رحمة ابنة العامين ونصف العام، وشقيقه الرضيع الذي أطل على الدنيا منذ شهر واحد.

والد محمد اتخذ قراره بالإجازة لزيارة العائلة في محافظة المنيا لمدة ١٠ أيام.. لم يختار العبارة المنكوبة بإرادته، ولكنها الأقدار، فقد ذهب ليحجز على عبارة أخرى تختصر مسافة الرحلة، ولكن التذاكر نفدت، ليس أمامه إلا «السلام ٩٨».

ساعات قليلة وأطل الموت بملائكته على العبارة، دخان، استغاثات، صراخ، تدافع، أوامر متضاربة، هرولة إلى سطح الباخرة، الماء يتسرب بعنف إلى الداخل «العبارة بتغرق».

«بابا محمد» يجذب زوجته التي تحمل رضيعها وطفليه، يبحث في فزع عن واحد من أطواق النجاة القليلة، هذا طوق، يسقطه حول خصرها ويلقى بها

وبالرضيع إلى البحر الجائع، يستودعها الله أمانة: «لا إله إلا الله»، وبسرعة وضع طفليه محمد ورحمة في طوق آخر، أوصى محمد بشقيقته: «إنت راجل يا محمد خللي بالك من أختك».

وبقلب ممزق ألقى بهما فى الماء، ثم ألقى بنفسه فى الطوق الثالث، يصارع الأمواج التى تباعد بينه وبين زوجته وطفله عبد الله.. لم يبق بين يديه فى مواجهة الموت سوى محمد ورحمة، ظل يواجه الموج والرياح حتى وصل بهما إلى قارب نجاة مكتظ بالهاربين إلى الحياة، وضع طفليه، داخل القارب ودعا الناجون للصعود ولكنه رفض، وأدار ظهره فى رحلة بحث جديدة عن زوجته وطفله، ولكن الرحلة لم تكتمل.. اختفى الأب كما اختفت زوجته وابنه فى قاع البحر القاسى.

الطفل محمد كان هناك يحتضن شقيقته الصغيرة على ظهر القارب، الموج لا يعرف الرحمة، والقدر لا ينتظر، وملك الموت لا يخطئ ما كلف به، امتدت يده لتأخذ الطفلة «رحمة» من حضن شقيقها مع من ضاق بهم القارب فى مواجهة عصف الرياح.

سقط محمد من جديد وحول خصره النحيل طوق النجاة، ليتقاذفه الموج والرعب لمدة تزيد على ٥ ساعات، وكما لا يعرف محمد طريقا للحياة، لا يعرف أيضا كيف يستسلم للموت.. وفيما هو غارق فى العجز عن التفكير أو اتخاذ أى قرار، حدثت المعجزة - فما زال فى عمر الصغير بقية - ومر قارب النجاة

بجوار الصغير مرة أخرى، وامتدت أياى راكبيه لتشد محمد إلى سطح القارب، وتحتضنه قلوب مبتلة خائفة، تتبادل الأمان والأمل.. حتى وصلت إليهم فرق الإنقاذ.

محمد يرقد الآن فى مستشفى الغردقة، مصاب بصدمة عصبية، يتحدث بصعوبة، لا يعرف أحد ماذا يدور فى عقله الصغير، وهل مستوعب لما حدث؟.. هل يعنى كيف ومتى ولماذا ماتت أسرته وتركته وحيدا على ظهر الحياة، كما تركته من قبل على ظهر القارب؟.

محمد يحيط به أهله وعمه هارون وخاله أسامة مصطفى، يقدمون له الألعاب والحلوى لعله ينسى، يروون حكاية الموت والحياة كما سمعوها من رفاق الخوف.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

تعذيب أهالي الضحايا بين الغردقة وسفاجا «وزينهم» نقلوا الجثث سرا إلى القاهرة ونزووهم ينتظرونها في سفاجا!



الأهالي يسجلون أسماء أقاربهم أمام مشرحة زينهم

لأن شقيقه كان ضمن ركاب العبارة ولم يعرف عنه شيئا حتى الآن ولم يرد اسمه على قوائم الناجين، مكثت ساعات طويلة لكي أدخل المستشفى للتعرف على جثة شقيقي لكنني فوجئت بعدم وجود شيء لا في مستشفى سفاجا ولا في مستشفيات الغردقة وكانت الكارثة الأخرى انهم نقلوا الجثث إلى القاهرة بدون علمنا.

● أما محمد أحمد حسن - من سوهاج فلم يجد أي أثر لابن عمه عبيد عبد العزيز سواء بين الناجين أو المتوفين وصل منذ ثلاثة أيام يتنقل فيما بين ميناء سفاجا والغردقة والمستشفيات بلا فائدة، ويعبر محمد حسن عن استيائه الشديد وغضبه في تضارب الأقوال بين المسؤولين والتصريحات الكاذبة وخاصة أنه لم يجد أي معلومات حقيقية تفيد به وأبدى الدهشة من نقل الجثث إلى القاهرة على الرغم من وجود الآلاف من الأهالي هنا.

● ومن أمام مستشفى سفاجا قابلنا محمد مسعود من أسيوط الذي أكد أن ما يحدث للأهالي يعد مأساة جديدة تضاف إلى مأساة فقدهم

كان فقدهم لذويهم لا يكفي، وكان حزنهم وسخطهم ومعاناتهم ينقصه مزيد من الحزن والسخط والمعاناة..

خرج أحد المسؤولين ذوي الياقات البيضاء على أهالي الضحايا ليصرح أمام ميناء «سفاجا» بأن: هناك ٧٦ جثة نقلناها لمشرحة زينهم بالقاهرة وعلى من يريد (الظفر) بجثة ينتظرها السفر والبحث هناك فإن لم يجد فليعد لسفاجا وينتظر من جديد!!

لم يصدق أهالي المفقودين - خاصة من وجه قبلي - أنفسهم وهم يستمعون إلى هذا التصريح الذي جسد حالة الإهمال واللامبالاة والتهاون في التعامل مع البشر أثناء وبعد وقوع الكوارث..

ولم يكن حال أقرانهم أمام مشرحة زينهم بأفضل إذ قضوا الساعات الطوال في سرادق جاف، بارد لا يخبرهم أحد بأسماء أو أخبار أو حتى إرشادات للانتظار الطويل قبل وصول رائحة الموت.

رضا معتصم محمود - محاسب - يقف بالساعات أمام ميناء سفاجا.. قال لنا وهو ثائر: إنه حضر من الدوحة

عن ابن عمه فراج محمود الذي كان عائداً على العبارة لانتهاه فترة عمله بالسعودية.

يقول أن آخر اتصال معه كان منذ اسبوع وأخبرنا أنه سوف يعود صباح يوم الجمعة الماضي فذهبنا لاستقباله لكننا الآن نبحث عنه هل هو حي أم ميت؟ وعلى الجانب الآخر احتشد الأهالي منذ الساعات الأولى لصباح امس امام مشرحة زينهم في انتظار جثث ذويهم ورغم ملحة الحزن والاسى والدموع إلا أنهم ينتظرون والصبر يسكن قلوبهم بعد أن شاركهم سكان العقارات المجاورة للمشرحة المصاب بتشغيل اذاعة القرآن الكريم.

وفي الوقت نفسه خصصت محافظة القاهرة سرادقا كبيرا لاستقبال الأهالي الوافدين من المحافظات المختلفة.

ومن بين الضحايا حسنين حسن الفخراني وابنته ايمان طالبة جامعية وزوجته وكانوا قادمين في اجازة سنوية من السعودية لحضور خطبة نجلهم «ايهاب» الذي كان قد حدد حفلة خطوبته السبت الماضي وكانوا قد اخطروه في اتصال تليفوني قبل ركوب العبارة مباشرة بأنهم اشتروا له «الشبكة» وسيارة جديدة تم شحنها على نفس العبارة المنكوبة وكان ذلك هو الاتصال الاخير بينهم بعد اقلاع العبارة بساعات.

ونجلس في الشارع ونعامل معاملة غير آدمية من الامن ومسئولى الميناء.

وتضيف لقد تحولت فرحتى بعودة ابني الى حزن واكتئاب فهو متزوج منذ عام واحد وله طفل عمره ٤ أشهر.

طارق شرف الدين من القاهرة أحد أكثر الحالات مأسوية ضمن الجالسين امام الميناء في انتظار معرفة أى شئ عن ذويهم.. كان يجلس امام الميناء فى حالة ذهول وقال: زوجتى وأولادى الأربعة كانوا على العبارة عاندين بعد قضاء اجازة نصف العام فى القاهرة وكنت اتصل بهم على التليفون المحمول حتى مغادرة العبارة من ميناء ضبا السعودى.

واضاف أنه علم بغرق العبارة بعد ذلك من التليفزيون فعاد فى نفس اليوم من السعودية لكى يطمئن على زوجته وأولاده الأربعة ولكنه لا يعلم أى شئ عنهم.

● حسن صابر عبدالرءوف يجلس امام الميناء فى انتظار معرفة أى شئ

لذويهم. ● اما عبدالرحمن على محمد - قنا

فقد انتابته حالة من الصراخ والبكاء اثارت من حوله وراح يطلق الفاظا وبكى بكاء «مرا» على فقدانه لشقيقه الذى لا يعلم عنه شيئا منذ وقوع الحادث وطالب بمحاكمة شركة السلام ومحاسبة المسؤولين عنها باعتبارهم المسؤولين عن قتل شقيقه.

وأمام ميناء سفاجا كانت تجلس سيدة على الرصيف تبكى بشدة اقتربنا منها لكنها رفضت الحديث وقالت ما اريد ان اعرفه هو: هل ابني حي أم ميت.. ثلاثة أيام أجلس فى الشارع ولايرد على مسئول واخيرا قالت: أحمد ابني اتصل بى يوم الخميس الماضى واخبرنى انه سوف يستقل العبارة بعد قليل وسافر اخوه لاستقباله على الميناء لكنه اتصل بنا يوم الجمعة وقال ان العبارة غارقة ومن يومها نحن هنا لانتظار معرفة أى شئ

متابعة سحر زهران مصطفى المليجي نادر طمان تصوير : مدحت عبدالمجيد

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

أين الحقيقة.. تذاكر إزعان أم ماذا؟!

■ تبدو الحقيقة غائبة بل وغائمة ملتبسة حتى في الوثائق التي يحصل عليها الركاب الذين شاء حظهم العاثر استخدام عبارات الموت، البعض يقول أن تذاكر الركوب التي يحصل عليها الناس من الشركات هي «تذكرة إزعان» تنص على عدم حصولهم على أى تعويضات، وأخرى مثل التي بحوزتنا تجاهلت الأمر برمته وأراحت الجميع بعدم التطرق لمسألة التعويضات جملة وتفصيلا. فى حين أن هناك شركة وطنية محترمة «شركة الملاحة الوطنية» كتبت فى التذكرة أن هناك اتفاقية دولية يطلق عليها «اتفاقية أثينا» تنص على الحصول على تعويض لا يقل عن ٦٥ ألف دولار. وفى السطور التالية ننشر صورا موثقة للحالات الثلاث.

إعلان هام للمسافرين

- ١- يسمح لكل مسافر بنقل ٧٥ كيلو جرام من الأمتعة مجاناً وما زاد عن ذلك فيتم دفع رسوم إضافية عليه حتى ولو كانت على ظهر سيارة الراكب .
- ٢- الشركة أو وكلائها أو الباخرة تعتبر غير مسؤولة عن أى إصابة تحدث للمسافرين أثناء الرحلة مهما كانت الأسباب أو الظروف .
- ٣- يجب وصول الركاب والسيارات قبل أربع ساعات من الوقت المحدد لإقلاع الباخرة وإلا فإنه لا يضمن وجود مكان فيها مع التأكد من وجود جوازات السفر والتذاكر .
- ٤- يمكن تناول الطعام والحصول على المأكولات من الكافتيريا بأسعار مخفضة مع ملاحظة وجود سوق حرة على السفينة .
- ٥- الشركة غير مسؤولة عن أى تأخير يطرأ على ميعاد الإبحار ناتج عن سوء الأحوال الجوية أو بسبب الإجراءات لدى السلطات المسئولة بنى ميناء .
- ٦- الشركة غير مسؤولة عن التعويض في حالة فقدان التذكرة من قبل صاحبها .

الشركة غير مسؤولة!

كتبت شركة السلام للنقل البحرى تحت عنوان «إعلان هام للمسافرين» فى البند الثانى.. الشركة أو وكلائها أو الباخرة تعتبر غير مسؤولة عن أى إصابة تحدث للمسافرين أثناء الرحلة مهما كانت الأسباب أو الظروف.

إعلان هام للمسافرين

- ١) يسمح لكل مسافر بنقل ٧٥ كجم من الأمتعة مجاناً ، وما زاد عن ذلك فيتم دفع رسوم إضافية عليه حتى لو كانت على ظهر سيارة الراكب و يسمح لكل مسافر بحقيبة يد واحدة للإستخدام الشخصى فى أماكن الإقامة أما بقية أمتعته إن وجدت فيتم وضعها فى المكان المخصص لها فى جراج العبارة و يفترض إنعدام مسئولية الناقل عن الأمتعة القابلة للكسر أو التلف أو القيمة .
- ٢) فى حالة إستحباب الراكب لأشياء ثمينة يخشى عليها من الضياع فيجب عليه فى هذه الحالة تسليمها إلى الناقل أو من ينوب عنه [مثل الضابط الإداري الأول للعبارة] لتخزين تسديد الراكب عن ذلك رسوم إضافية و إستلام إيصال بإستلام هذه الأشياء منه و تسجيل محتوياتها فى دفتر خاص .
- ٣) تتعهد الشركة الناقلة ببذل أفضل مجهوداتها لنقل الراكب و أمتعته فى مواعيد السفر المحددة فى التذكرة ، غير أن الشركة غير مسؤولة عن أى تأخير يطرأ على ميعاد الإبحار ناتج عن سوء الأحوال الجوية أو بسبب الإجراءات لدى السلطات المسئولة بنى ميناء أو تغيير فى جداول مواعيد السفر لأسباب طارئة قهرية .

التذكرة تعاقد لتوفير وسيلة نقل فقط!

السويس - عمرو غنيمه

أكد أحد المسئولين بالشركة صاحبة السفينة المنكوبة أن كل ما هو مدون على التذكرة يخص شركة السياحة التى تقوم ببيع التذاكر، وأشار إلى أن التذكرة هى تعاقد لتوفير وسيلة نقل فقط. وقال إن السفينة مؤمن عليها.

إعلان عن حدود المسؤولية بالنسبة للركاب الدوليين

إذا كانت رحلة الراكب تتضمن وجهة نهائية في دولة خلاف الدولة التي غادرها ، فإن أحكام المعاهدة التي تعرف باسم (إتفاقية أثينا) قد يمكن تطبيقها . وتنص هذه الاتفاقية على أن مسؤولية الشركة الناقلة عن الوفاة أو الأذى الشخصي للراكب تحدد في معظم الحالات بما لا يزيد على ٦٥٠٠ دولار للأضرار الثابتة عن كل راكب ، وعلى أن هذه المسؤولية بهذه الحدود يجب ألا تعتمد على إهمال من جانب الشركة الناقلة . هذا ويمكن عادة الحصول على ضمان إضافي بشراء بوالص التأمين من الشركات الخاصة . وهذا التأمين لا يتأثر بحدود مسؤولية الشركة الناقلة بموجب اتفاقية أثينا ، ولكن يحصل على معلومات إضافية برحى مراجعة شركة التأمين التي تتعامل معها .

٦٥ ألف دولار لكل راكب وفقا لاتفاقية أثينا

إذا كانت رحلة الراكب تتضمن وجهة نهائية في دولة خلاف الدولة التي غادرها فإن أحكام المعاهدة التي تعرف باسم (اتفاقية أثينا) قد يمكن تطبيقها، وتنص هذه الاتفاقية على أن مسؤولية الشركة الناقلة عن الوفاة أو الأذى الشخصي للراكب تحدد في معظم الحالات بما لا يزيد على ٦٥ ألف دولار للأضرار الثابتة عن كل راكب، وعلى أن هذه المسؤولية بهذه الحدود يجب ألا تعتمد على إهمال من جانب الشركة الناقلة. هذا ويمكن عادة الحصول على ضمان إضافي بشراء بوالص التأمين من الشركات الخاصة، وهذا التأمين لا يتأثر بحدود مسؤولية الشركة الناقلة بموجب اتفاقية أثينا.

خمسة آلاف جنيه تصرف فوراً

كتبت - فوقية الكولى:

قررت وزارة التضامن الاجتماعي صرف خمسة آلاف جنيه فوراً لأسر ضحايا حادث العبارة المنكوبة باعتبارها مصروفات جنازة للضحايا وسيتم الصرف بمجرد ذكر اسم المتوفى أو المفقود وتقرر أن يتم صرف باقى التعويضات بمجرد استكمال المستندات اللازمة. وصرح الدكتور على المصيلحى بأنه تم مناشدة الجمعيات الأهلية ومنظمات المجتمع المدني والهيئات والأفراد لسرعة التضامن مع أسر منكوبى الحادث بالتبرع على رقم الحساب الذى تم تخصيصه ببنك ناصر الاجتماعى تحت رقم ٨٨٨ وتقبل التبرعات بأى فرع من فروع البنك المنتشرة بمحافظات الجمهورية.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

الجثث الحائرة

الأهالى يشعرون بصدمة جديدة بين القاهرة وسفاجا

سفاجا - من عرفات على:

برغم التكاثر الذى تشهده مصر من أبنائها لرفع المعاناة عن أهالى ضحايا الباطرة المنكوبة، فإن هناك قلة لا تراعى مشاعر هؤلاء بسفاجا والغردقة بمحافظة البحر الأحمر، حيث إن أهالى المفقودين والضحايا والناجين فى حيرة لمعرفة أى معلومات أو بيانات عن ذويهم نظرا لصعوبة توافر مندوب للعلاقات العامة بهيئة ميناء البحر الأحمر، أو من المحافظة يكون متحدثا رسميا يدخل الطمأنينة فى قلوبهم، أو يحقق لهم هدوء البال من الحيرة الغامضة لمعرفة أى معلومات أو بيانات عن أبنائهم أو ذويهم، ولزيادة القلق والحيرة لدى أهالى الضحايا قررت اللجنة المشرفة على عمليات البحث والإنقاذ والرعاية الصحية نقل الجثث إلى مشرحة زينهم بالقاهرة ومشارح مستشفيات البحر الأحمر، مما كان له بالغ الأثر والصدمة لتعامل المسئولين مع شعورهم وعنائهم وأمام مستشفى الغردقة العام فور علمهم بعملية نقل ٦٢ جثة إلى مشرحة زينهم بالقاهرة ازداد الضيق والأسى لدى الأهالى وشعورهم بمرحلة جديدة من المعاناة لهؤلاء الذى يقدر عددهم بالآلاف والذين وصلوا سخطهم بسبب وقوع الحادث، وطالبوا بمحاكمة عاجلة للمقصرين الذين تسببوا فى الحادث. وكان عدد كبير من أهالى الضحايا قد تجمعوا أمام مستشفى الغردقة العام بحثا عن خيط أمل فى العثور على أبنائهم ضمن الناجين أو بين الجثث التى تم انتشالها، وكانت أجهزة الأمن قد قامت أمس بتوزيع عدد من الصور التى التقطت لبعض الجثث التى تم العثور عليها وموجودة بمستشفى الغردقة من أجل التعرف عليها واستخدمت مكبرات الصوت لإعلان أسماء الناجين الذين وصلوا إلى المستشفى، بينما كانت أجهزة الأمن قد كثفت من تعزيزاتها الأمنية أمام ميناء سفاجا البحرى تحسبا لوقوع أى مشكلات، حيث كان الأهالى قد تجمعوا أمام الميناء.

كيف يحصل ورثة الضحايا والمصابون والناجون على التعويضات المالية؟

كتبت - مروة هيثم:

ما هي اجراءات حصول أهالي الضحايا أو المصابين على التعويضات المالية من شركة التأمين؟ المستشار أمين رمزي رئيس محكمة جنوب القاهرة يقول: إن دعوى التعويض يجب أن يتم رفعها من قبل المصابين أو ورثة الضحايا ويطالبون بالتعويض من شركة التأمين التي قامت بالتأمين على العبارة ويتم اختصاص مالك العبارة برفع الدعوى أمام المحكمة.

وبعد ذلك يتم تداول الدعوى في المحكمة ولكن قبل نظر الدعوى يجب تقديم المستندات من شهادة الوفاة وإعلام الوراثة الشرعي، كما يمكن لأهالي أن يرفعوا دعوى قضائية ضد القبطان يتهمونه فيها بالقتل الخطأ، وأيضا مالك العبارة لأنه أخطأ في التأمين واتخاذ الحيلة والحذر وتعريض حياة الناس للخطر، ولا يتم الفصل في التعويض المدني إلا بعد صدور الحكم النهائي في الجنحة الخاصة بفرق العبارة السلام ٩٨، وتوجيه تهمة الأهمال لمالك الباخرة لكي يستحق التعويض المدني ويتم إحضار شهادة سواء من المصابين الناجين أو ورثة الضحايا بأن الحكم نهائي في الجنحة بناء على ذلك نقوم بإصدار حكم



أمين رمزي

بالتعويض ويتوقف التعويض على مدى الأضرار التي تعرض لها المتوفى قبل وفاته وأعداد الأسرة التي تركها المتوفى وأيضا تختلف قيمة التعويض على الظروف الشخصية للمتوفى.

الناجون

أما بالنسبة للناجين فيتم تعويضهم عن الأضرار التي أصابتهم كإصابته بصدمة عصبية أو فقد أي من أعضائه كيديه أو قدمه أو كليهما، وأن الناجين من الحادث يعتمد في إعفائه من العمل الذي كان يقاتل منه ويدر عليه المال لاعانة أسرته ولكن المحكمة لاتعتمد في الاصابات تقدير التعويض الا على تقرير الطب الشرعي الذي يثبت نسبة الاصابة أو العجز الذي تعرض له الناجي من الحادث.

التابع والمتبوع

ويؤكد المستشار رمزي أن هناك مبدءا أساسيا في التعويض وهو مسئولية المتبوع عن أعمال تابعة بمعنى أن القبطان إذا أخطأ وهو السبب في غرق الباخرة وتوفى تقع المسئولية على مالك الباخرة لأنه هو الذي قام بتعيين القبطان واعتبره هو المسئول عن الباخرة، وأيضا عدم توافر وسائل الأمان بداخلها ويتم التعويض على ما أصاب الأهالي من أضرار.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

وكالات الأنباء والصحف الأجنبية:

استمرار حالة الغضب بين أقارب الركاب بسبب نقص المعلومات عن ذويهم «واشنطن بوست»: سلسلة من الأخطاء المأساوية تسببت في غرق العبارة

الضحايا والناجين، مما أسفر عن إصابة ١١ شرطيا من جراء قذفهم بالحجارة.

وفي الوقت نفسه، ذكرت صحيفة «واشنطن بوست» الأمريكية أمس أن سلسلة من الأخطاء المأساوية تسببت في كارثة غرق العبارة (السلام ٩٨)، وأن هذه الأخطاء بلغت ذروتها عندما قرر طاقم السفينة المضي قدما في طريقهم إلى ميناء سفاجا، على الرغم من اندلاع الحريق في عنبر البضائع والسيارات.

وأشارت الصحيفة إلى أن العبارة أبحرت لمسافة ٢٠ ميلا فقط من السواحل السعودية، بينما أصر طاقمها على الوصول إلى السواحل المصرية التي تبعد ١١٠ أميال، على الرغم من اندلاع الحريق.

ونقلت «واشنطن بوست» عن أحمد عبدالوهاب، أحد الركاب الناجين، قوله: إنهم أبلغوا الطاقم بضرورة العودة إلى ميناء «ضبا» السعودي، لكنهم رفضوا، مؤكدين أن كل شيء تحت السيطرة.

وقال عبدالوهاب، أحد الناجين الآخرين، إن طاقم العبارة أغلق الكبائن على بعض السيدات، بعدما بدأ الذعر ينتاب الركاب، لكن العديد من الناجين الذين يعالجون في مستشفى سفاجا نفوا صحة ذلك.

ذكر شحاتة على، أحد الناجين، لصحيفة «صنداي تليجراف» البريطانية أمس أن الركاب كانوا يرتدون سترات النجاة، لكن طاقم العبارة أبلغهم بأنه لا توجد مشكلات، وأمروهم بخلعها ثم أخذوها.

ذكرت وكالات الأنباء أمس حالة الغضب والهياج لاتزال تسيطر على أقارب ركاب العبارة «السلام ٩٨»، بسبب نقص المعلومات عن مصير ذويهم، بينما أكدت الصحف الأجنبية أن سلسلة من الأخطاء المأساوية تسببت في كارثة غرق العبارة.

وقالت وكالة «الأسوشيتد برس» إن نحو ١٠٠ شخص من أقارب الركاب ردوا هتافات غاضبة ضد الشرطة والسلطات المحلية خارج ميناء سفاجا أمس، وطالبوا بمزيد من المعلومات عن مصير ذويهم.

وأضافت أن هؤلاء الأقارب - الذين ينتظرون في الشوارع خارج الميناء منذ يومين - ردوا هتافات قائلين: «أين أبناؤنا» و«أين الجثث» و«نريد أن نعرف مصير الأطفال».

ونقلت الوكالة عن حشمت محمد حسن من سوهاج - وينتظر معلومات عن شقيقه المفقود - قوله: «إذا لم تكن لديكم جثث، فاعطونا شهادات وفاة ودعونا نرحل، لقد عذبتمونا لأيام».

وقال عمر فؤاد - من سوهاج أيضا - وينتظر أخبارا عن مصير ابن عمه: إن كل ما نريده هو معرفة ما إذا كانوا أحياء أم أمواتا.

وأضاف - في تصريحات للوكالة - أنهم يقرأون قائمة الأسماء نفسها كل يوم.

وذكرت وكالة «رويترز» أن السلطات المحلية نشرت مزيدا من قوات مكافحة الشغب بعد المصادمات التي وقعت أمس الأول مع أقارب

وأضاف شحاتة أن السفينة بدأت تفرق بعد ذلك، واستقل قائدها قارباً وغادرها. وأكد ناج آخر يدعى رياض فرحات أن القائد كان أول شخص يستقل قارب نجاة ويغادر السفينة ويترك الركاب يغرقون.. ولا يزال الكابتن سيد عمر ربان العبارة من بين ٧٩ من أفراد الطاقم المفقودين.

في حين وصفت صحيفة «الأوبزرفر» البريطانية غرق العبارة (السلام ٩٨) بأنه أسوأ كارثة بحرية في التاريخ الحديث، وأوردت المأساة الشخصية لأحد الناجين قائلة إنها تكررت ألف مرة على الأقل مع جميع الركاب البالغ عددهم ١٣١٠ شخصاً.

وأثارت الصحيفة العديد من التساؤلات حول أسباب غرق العبارة، وما إذا كان هناك قوارب نجاة كافية، وما إذا كان تم بذل جميع الجهود لإنقاذ حياة الركاب، بالإضافة إلى دور الريان في الحادث. أشارت الصحيفة إلى أن قوارب النجاة العشرة الكبيرة التي يتسع الواحد منها لنحو ١٠٠ شخص لم تستخدم، بينما تم استخدام عدد قليل من القوارب المطاطية الـ ٨٨ في العبارة، والتي تمتلئ بالهواء بمجرد ملامستها للمياه، ويتسع الواحد منها لنحو ٢٥ شخصاً، ويوجد به خيام وأدوات إسعاف أولية.

وتوقعت الصحيفة أن تتركز التحقيقات في الحادث حول الفشل في استغلال قوارب النجاة الكبيرة أو المطاطية من أجل إنقاذ الركاب.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

رجال القانون والدين والأحوال المدنية:

القبطان مسئول جنائيا.. وشريك للمالك في تعويض الضحايا

استخراج شهادات الوفاة لأصحاب الجثث المجهولة بعد تحليل الحامض النووي



أسئلة كثيرة تبحث عن إجابات منذ وقوع كارثة العبارة.. ما هي المسؤولية الجنائية لقبطان العبارة؟.. وما موقف الضحايا، هل هم موتى أم مفقودون؟.. ومتى ستسلم شهادات الوفاة لأسر الضحايا؟

فاطمة الدسوقي

التحقيقات، وأكدت أن الباطنة قد غرقت واستقرت في قاع البحر وتيقنت كل الأجهزة المعنية من غرق السفينة، ففي هذه الحالة يتم الحكم على الجثث التي غرقت ولم يتم انتشالها بأنهم أموات، وتستخرج لهم شهادات وفاة عقب الانتهاء من التحقيقات، مادام ثبت أنهم كانوا ضمن الركاب وأسماؤهم مسجلة ضمن كشوف الركاب في رحلة العودة وعقب استلام شهادات الوفاة تعتد زوجات الأموات العدة الشرعية ويحصل ذوهم على الموارث المنصوص عليها في قوانين الأحوال الشخصية.

شهداء.. في الآخرة وحول جواز إطلاق وصف

والضرر الذي وقع، وتكون المسؤولية جنائية ومدنية، والعقوبة التي توقع عليه هي عقوبة القتل الخطأ والإصابة الخطأ، ومادام عدد القتلى زاد على ثلاثة أشخاص، فإن العقوبة المقررة هي الحبس من ٣ إلى ١٠ سنوات، حسب السلطة التقديرية للمحكمة. أما المسؤولية المدنية، فهي تقع على القبطان وملاك السفينة، حتى وإن فارق القبطان الحياة وكان ضمن القتلى، فهو مسئول عن دفع التعويضات لأسر الضحايا، وفي هذه الحالة، ترفع دعاوى التعويض على أسرته من الدرجة الأولى وتقضى المحاكم بالتعويض للضحايا، وتأخذ من ثروته وأملاكه إن وجدت.

أموات.. أم مفقودون؟ وأوضح المستشار على صحابة أنه بالنسبة للضحايا الذين لم تستخرج جثثهم إذا انتهت

الأسئلة طرحناها أمام المستشار «على صحابة» رئيس محكمة استئناف القاهرة، واللواء جمال دحروج مدير مباحث الأحوال المدنية، والدكتور صفوت حامد الأستاذ بكلية أصول الدين.

عن المسؤولية الجنائية للقبطان، يقول المستشار على صحابة: إن القبطان مسئول عن كل كبيرة وصغيرة داخل الباطنة، بداية من حمولة الركاب الزائدة وطريقة شحن البضائع داخل الباطنة، وتوفير قوارب وأطواق النجاة بعدد الركاب. وإذا أسفرت التحقيقات عن وجود إهمال تسبب فيه القبطان وأسفر عن غرق السفينة وأدى إلى وقوع الجريمة مما عرض حياة الركاب للخطر، فهذا الإهمال مادام أدى إلى الوفاة والإصابة فهو جريمة يعاقب عليها القانون، والمسؤولية الملقاة على عاتق القبطان تكون بقدر الخطأ

السجل المدني التابع له ميلاد الضحية.

أما بالنسبة للجثث المجهولة، فبعد التعرف عليها من خلال تحليل الحامض النووي، تستخرج لهم شهادات وفاة بعد إجراء التحليل.

أما الجثث المجهولة بعد انتهاء التحقيقات والتأكد أنها غرقت بالفعل، فيتسلم أصحابها قراراً من النائب العام بأنهم أموات، ويتم تقديمه إلى مكتب السجل المدني الذي وقع فيه الحادث أو السجل التابع له مسكن المتوفى، وتحصل أسرته على شهادة وفاته.

أما من لهم حق تسلم شهادة الوفاة فهم الزوجة والزوج والأبناء والوالدان وأصحاب المصلحة المشتركة، وهم الذين تربطهم علاقات مادية أو تجارية بالشخص المتوفى، وتعطى شهادة الوفاة مجانية دون أى رسوم.

«شهداء» على الضحايا، قال الدكتور صفوت حامد الأستاذ بكلية أصول الدين: هناك نوعان من الشهداء، الأول شهداء فى الدنيا والآخرة، وهم الشهداء فى ميدان القتال، فهم يتم دفنهم على الحالة التى استشهدوا عليها دون غسل أو كفن ويدفنون بثيابهم، أما قتلى الباخرة فهم شهداء فى الآخرة فقط، بمعنى أن الواحد منهم يأخذ حكم الشهيد فى الآخرة، أما فى الدنيا فلا يعامل معاملة الشهيد.

شهادات الوفاة

وعن شهادات وفاة الضحايا، وكيف يتم الحصول عليها، ومن له الحق فى الحصول عليها، قال اللواء جمال دحروج مدير مباحث الأحوال المدنية: الجثث التى تم التعرف عليها وصرحت النيابة بدفنها يتم بموجب تصريح الدفن استخراج شهادة الوفاة من مكتب

وكيل حقوق عين شمس:

«التذكرة» مسئولية تعاقدية.. ورفع علم «بنما» تحايل

كتبت - سميرة على عياد:

بعض ركاب وسائل المواصلات البحرية لا يجهدون أنفسهم في قراءة التعليمات المدونة على التذكرة.

التعليمات عادة ما يعرف من خلالها الركاب حقوقهم وواجباتهم، فإذا لم تدون التعليمات تبقى حقيقة واحدة هي أن هذه التذكرة عقد بين الراكب ومالكها. الدكتور رضا السيد عبد الحميد وكيل كلية الحقوق بجامعة عين شمس وأستاذ القانون البحرى أكد أن التذكرة «عقد» والمسئولية التعاقدية بين الراكب ومالك السفينة تجعل الثانى ملتزما بالمحافظة على سلامة المسافر وأمنه لحين وصوله، وهذا الالتزام نتيجة ولا يتخلص منه المالك إلا بوصول المسافر سالما.

وهذا العقد يلقي على عاتق المالك إجراء الصيانة الدورية للمركب وفقا للأصول الفنية المتعارف عليها ويترتب على إخلاله بالقيام بهذه الصيانة مسئولية عن الأضرار التى تصيب المسافر بل يمكن أن تصل هذه المسئولية إلى مسئولية جنائية. وتناول موضوع رفع السفن المصرية للأعلام الأجنبية، مؤكدا أن رفع السفن المصرية لعلم دولة أجنبية ينطوى فى معظم الأحيان على تحايل على القانون، خاصة معايير الأمن والسلامة، فعادة ما يقوم مالك السفينة برفع علم دولة أجنبية مثل بنما، نظرا لأن قواعد الأمن والسلامة فى القانون البنمى أقل منها فى القانون المصرى وهو أمر فى منتهى الخطورة.

وطالب بإصدار تشريع يحذر من أن تحمل السفينة المصرية علم دولة قواعد الأمن والسلامة فيها أقل مما يوجبه وينص عليه القانون المصرى، وهذه المأساة دائما ما تتكرر ولا نقوم بمعالجتها. أما بالنسبة لقيام مالك العبارة بالتأمين على السفن فى دولة غير مصرية فهذا لا يؤثر لأن المالك هنا ملتزم بدفع التعويضات إذا أخل بالتزاماته التعاقدية.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

فتح المعسكرات الشبابية بسفاجا أمام أسر ضحايا العبارة

كتب - محمد عبدالشافى:

صرح الدكتور صفى الدين خربوش رئيس المجلس القومى للشباب بأنه تم وضع كل تجهيزات مديرية الشباب، ونزل الشباب ومعسكر سفاجا، وكل الكيانات الشبابية العاملة بمنطقة سفاجا فى حالة تأهب للمساعدة فى تخفيف وطأة الكارثة على أسر الضحايا مشيراً إلى تسهيل مهام رجال الأمن، والمتطوعين المشتركين فى عمليات الانقاذ وانتشال الغرقى. ومؤكداً أن الشباب المشاركين فى المعسكرات من الجهات المختلفة يبذلون أقصى جهودهم للمساعدة فى تجهيز المستشفيات وأماكن الاسعاف المختلفة.

منظمات حقوق الإنسان تطالب بالمساواة فى التعويضات بين الضحايا

كتب - عمار حجاب :

الحادث وضرورة مراجعة الاشتراطات القياسية للسفينة من واقع اوراقها بمكتب التسجيل الإيطالى، وميناء «ضبا» السعودى وسفاجا المصرى، وإجراء تحقيق علنى عن اسباب غرق العبارة وتحديد المسؤولين عنه ومحاكمتهم. وأكد ناصر أمين مدير المركز العربى لاستقلال القضاء والمحاماة أهمية اتخاذ السلطات المصرية إجراءات محددة للتيسير على أسر الضحايا لتحديد دائرة واحدة للتقاضى أمامها للحصول على التعويضات وشهادات الوفاة لهم.

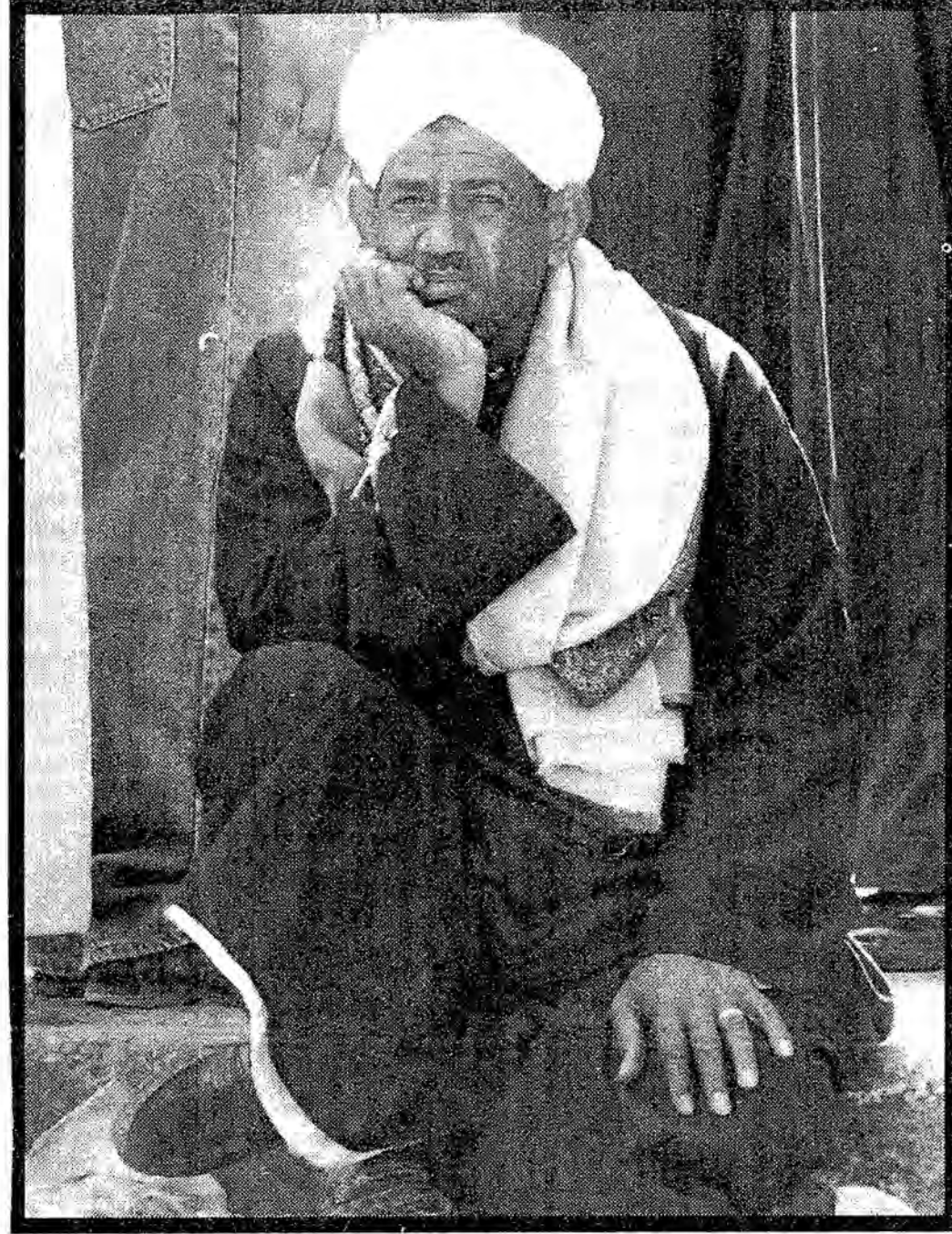
دعا حافظ أبوسعدة الأمين العام للمنظمة المصرية لحقوق الإنسان إلى ضرورة وضع ضوابط قانونية وإدارية للمساواة فى التعويضات المادية بين ضحايا العبارة من المصريين والسعوديين والأجانب، وعدم تقليل قيمة التعويضات التى تحصل عليها أسر الضحايا من المصريين، والإصرار على مساواتهم والحفاظ على حقوقهم. وطالب الحكومة المصرية بالتدخل لمنع تكرار

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

خبراء النقل البحري:

البيروقراطية تدفع ملاك السفن لتسجيلها بالخارج



أحد مواطني الصعيد يجلس حزينا في حالة ذهول

العاملين على الباخرة والكشف على أجهزة السفينة بالصوت والصورة، وذلك في ١٥ ديسمبر الماضي، وتبعه اختبار تال مفاجئ مرتين في نهاية يناير الماضي وبداية فبراير الحالي للتأكد من السلامة الفنية للباخرة والاتزان، وقد اتضح لنا اكتمال منظومة السلامة والأمان التي منحنا من خلالها تصريح بداية العمل، مشيرًا إلى أن الصندوق الأسود «V.D.R» يسجل جميع خطوات رحلة الباخرة «السلام ٩٨» وأي باخرة

أصحاب السفن والبواخر والعبارات يفضلون استخراج تراخيصها من خارج مصر بدول مثل بنما ومالطا وليبيريا.. هذه الحقيقة كشفتها الحادث المفزع، فما هو تعليق رئيس هيئة السلامة البحرية اللواء حسين الهرميل وما هو تفسيره للحادث؟

كشف اللواء الهرميل عن أن الهيئة أجرت تفتيشا مفاجئا في ١٥ ديسمبر الماضي على الباخرة «السلام ٩٨» وقد تم تسجيل تدريب عملي للطاقم واختبار جميع

القيادة، بالإضافة إلى خضوع الباخرة وطاقمها لعدة حملات تفتيشية مفاجئة من الهيئة حتى قبل لحظة الانطلاق.

وأضاف اللواء حسين الهرميل أنه توجد ٥٦ سفينة مصرية دولية ترفع علم مصر، منها ٥ سفن مصممة لنقل الركاب ويصرح لها - طبقا للمواصفات الدولية - بالقيام بنقل الركاب، كما توجد ١٥ سفينة أخرى ترفع أعلام دول أجنبية وتعمل في مصر في مجال نقل الركاب، وذلك بسبب عدم وجود شركة وطنية مصرية لديها القدرة على مواجهة الكثافة الكبيرة في أنشطة نقل الركاب من حجاج ومعتمرين وركاب عاديين.

وعن التسجيل في الخارج يقول اللواء بحري حسين الهرميل: إنهم لا يشترطون عمرا محددا للسفينة، وبالتالي فملاك السفن يقومون بشراء سفنهم القديمة بأسعار أرخص ويسجلونها في الخارج، لكن هذه السفن القديمة لا تطابق المواصفات. ويضيف أن إجراءات التفتيش على السفن في مصر تتم طبقا للمواصفات والاشتراطات العالمية، والاتفاقيات الدولية، والمعايير المتفق عليها دوليا، وهناك جهات أجنبية تراجع تلك الإجراءات التي تنفذها هيئة السلامة، ولو صد تصريح لسفينة مخالفة لتلك المعايير فإنه سوف ي إيقافها على الفور في الموانئ الأخرى، ولم يحد هذا مطلقا لأي سفينة مصرية منذ تولى هي السلامة تلك المسؤولية التي تتضمن فحص معد السفينة وهيكلها وفريق العمل بها.

صلاح عبدالعزيز سحر زهران

أخرى منذ لحظة الانطلاق، فضلا عما تم إجراؤه من محادثات واستغاثات واتصالات خلال الرحلة، لكن في هذه الكارثة يصعب الحصول على الصندوق الأسود لوجوده تحت عمق شديد بالمياه.

وأضاف رئيس هيئة السلامة والأمان البحرية أن جميع السفن المصرية والأجنبية لابد أن تحصل على شهادة للسلامة والأمان تضمن استكمال الطاقم المدرب وتوفير جميع شروط النجاة والاستغاثة وجودتها، ويتم ذلك من خلال هيئات تصنيع عالمية وبإشراف الهيئة، ولا تستطيع أى دولة التصريح لأى باخرة بالعمل إلا بعد توافر شهادة السلامة والأمان كأهم وثيقة في سجل عمل الباخرة.

وأوضح أن ترخيص بدء العمل الذي تحصل عليه الباخرة لبداية العمل بحريا يتضمن عدة شروط صارمة

قبل استخراجها أهمها: مطابقة اشتراطات العمل والجودة داخل الباخرة، وأساليب السلامة والأمان للمواصفات العالمية، واختبار طاقم العمل من خلال لجان متخصصة، وتدريب الطاقم على أحدث أساليب

أين مشروع إنقاذ السفن والعبارات؟!!

قامت بالمشاركة في تقديم خدمات النجاة وحتى هذه اللحظة تم إنقاذ ٣٤٠ شخصا وهناك أمل في إخراج المزيد، وقد أعلنت السلطات السعودية إنقاذ ٢٠ ناجيا آخرين خلال الدقائق الماضية، لأن هناك عرفا بحريا عالميا وقانونا دوليا ينظم عملية الإنقاذ وتكون القيادة لأكبر قائد في البحر سنا في هذه اللحظة، ويتم إدارتها من مركز الشرق الأوسط بمنطقة المازة وينظمها من البحر قائد الفرقاطة «شرم الشيخ» وفقا للقانون الدولي.

نادية يوسف

وبالنسبة للهيئة فلها حق الاشراف دوليا على السفن ومراجعة الشهادات ومطابقتها على أرض الواقع داخل السفينة وأي سفينة بها ١٢٥٪ معدات سلامة. وقد أوضح اللواء حسن الهارمى رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية للسلامة البحرية ورئيس قطاع السلامة بوزارة النقل، أن مشروع أسطول الإنقاذ مخصص لخليج السويس، وقد تم استيراده من الولايات المتحدة، وقد استعنا بقطعتين منه في الحادث الأخير، رغم عدم دخوله الخدمة بعد، ولكن عن بعد لأن الحادث خارج مجاله ويقع قرب المملكة العربية السعودية، وذلك عن طريق الاشارات ونقل البيانات والمعلومات من المراكب والسفن والعبارات القريبة من موقع الحادث. والحقيقة أن هناك كوادر مؤهلة على أعلى مستوى تابعة لإدارة التفتيش البحرى وتابعة للرقابة، وهى رقابة الدولة على السفن الأجنبية وبالتالى السفن المصرية.

فى دقائق معدودات سقطت العبارة الضخمة «السلام ٩٨» بعد استغاثة واحدة باهتة هوت بعدها وهى تحمل أكثر من ١٣٠٠ راكب دون أن يشعر بها أحد.. وقد بدأت وزارة النقل بقطاعها البحرى إعداد مشروع منذ سقوط «سالم اكسبريس» عام ٩١، لعمل أسطول إغاثة ليصاحب العبارات لضمان سلامتها ونقل إشارات الاستغاثة إلى المحطات الأرضية حتى تستطيع تأمين إغاثة عاجلة للعبارات ولا ننتظر ساعات طويلة لإخراج الغرقى مثلما حدث فى «السلام ٩٨».. فهل ظهر هذا المشروع للنور بعد حادثة سالم اكسبريس، وما هو الدور الذى أداه فى توفير السلامة ونقل الاستغاثة لفرق الإنقاذ؟

يقول اللواء شرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى: المشروع هو عبارة عن سفن للإنقاذ تابعة لهيئة السلامة البحرية التابعة لوزارة النقل البحرى والوحدات البحرية والأسطول عبارة عن ١٣ قطعة وصلت منها ١١ قطعة من الولايات المتحدة الأمريكية، والاثنان المتبقيتان تصلان فى منتصف ٢٠٠٦، وقد تم توزيع الأسطول على سواحل البحر الأحمر وخليج السويس، ولم تشترك أى منها فى إنقاذ السفينة «السلام ٩٨» لأنها لم تدخل الخدمة بعد، لأنها وصلت فى نهاية ٢٠٠٥ ودورها المشاركة فى الإنقاذ فى حالة الحوادث المماثلة فى مدى ١٠٠ كيلو متر من السواحل، وحاليا يتم تدعيم الأسطول وتأهيل أفرادها. وأضاف أن السفن الموجودة فى موقع الحادث الكبير،

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

في مؤتمر صحفي للمتحدث باسم مجلس الوزراء

مبارك يتابع آخر تطورات حادث العبارة باهتمام بالغ عمليات البحث والإنقاذ مستمرة بمشاركة ١٥ وحدة من مصر والسعودية وإيطاليا

بالعبارة تشير الى ان عدد الركاب يبلغ ١٤١٤ راكبا منهم ١٣١٨ مسافرا و٩٦ هم طاقم العبارة وان عدد الناجين من المصريين ٣٣٩ و٢٨ سعودي و٢٠ من طاقم السفينة مما يعنى ان المجموع ٣٨٧ ناجيا كما تم انتشال ١٣٥ جثة حتى الان.

وتشير التقارير التي تلقاها الدكتور نظيف الى قيام جميع الجهات بدورها كاملا في التعامل مع الحادث منذ وقوعه وان وزارة الصحة والسكان اوفدت فريق التدفق السريع الذي تم تكوينه منذ اسبوع من اساتذة الجامعات بكليات الطب المختلفة .

وأوفدت وزارة الصحة ١٠٠ طبيب على متن طائرتين تابعتين لوزارة البترول ومعهم أجهزة تنفس صناعي للتعامل مع الحالات التي يحتمل ان يكون لديها اسفكسيا غرق (اختناق غرق). و اضاف المتحدث ان التقرير تضمن قيام وزارة الصحة بارسال ٥٠ سيارة اسعاف الى سفاجا و ٥٠ سيارة اسعاف الى الغردقة بالتعاون مع المحافظات المجاورة وقد تم دعم بنك الدم بمحافظة البحر الأحمر تحسبا لاي طارئ. وقال ان مستشفى سفاجا تلقى ١٣٢ حالة

يتابع الرئيس حسنى مبارك باهتمام بالغ آخر تفاصيل وتطورات حادث العبارة السلام ٩٨. كما يتابع الدكتور احمد نظيف رئيس مجلس الوزراء عبر اتصال دائم بجميع الوزراء المعنيين .

واطلع المهندس محمد منصور وزير النقل رئيس مجلس الوزراء امس خلال لقائهما على اخر التقارير المتعلقة بالحادث وقال الدكتور مجدى راضى المتحدث الرسمى باسم مجلس الوزراء - الذى عقد مؤتمرا صحفيا امس ان الدكتور احمد نظيف تلقى عدة تقارير من الوزارات المعنية حول الجهود التي تبذل من اجل البحث عن الناجين وانقاذهم وتوفير جميع الرعاية الصحية والطبية لهم وكذلك انتشال جثث الضحايا.

واضاف المتحدث ان الدكتور احمد نظيف تلقى تقريراً من وزارة التضامن الاجتماعى لتفعيل توجيهات الرئيس حسنى مبارك خلال زيارته امس الاول للبحر الاحمر والتي قرر فيها صرف ٣٠ الف جنيه لاسرة المتوفى و١٥ الفا للمصاب مشيراً الى انه تم بالفعل صرف مبالغ سريعة. وقدم الدكتور احمد نظيف التعازى باسمه واسم مجلس الوزراء لاسر الضحايا. وقال راضى ان اخر الاحصاءات الخاصة

اضاف المتحدث ان عمليات البحث والانقاذ لاتزال جارية وتشارك فيها ١٥ وحدة من مصر والسعودية وايطاليا ودول أخرى.

أضاف المتحدث الرسمي باسم مجلس الوزراء ان د. نظيف تلقى تقريراً من المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام يشير الى ان التحقيقات قد بدأت بالفعل حيث أوفد النائب العام فريقاً الى البحر الأحمر للتحقيق وللتوصل الى اسباب الحادث من جانب وتحديد الجوانب القانونية.

وأوضح ان بعض الذين اخذت اقوالهم من الناجين تشير الى انهم من العاملين بالخارج وتشير مبدئياً الى ان سبب الحادث هو الحريق ولم تظهر تفاصيل بعد.

وأشار المتحدث الى ان الوحدات التي تقوم حالياً بعملية البحث ١٥ وحدة منها وحدة شرم الشيخ المصرية والمكس ووحدتان سعوديتان وطائرة C١٣٠ مصرية وقد استطاعت وحدة شرم الشيخ انقاذ ٦٣ شخصاً، وانتشال ٤٢ جثة والمكس ٤٠ حالة انقاذ والايطالية انقذت ٧ وانتشلت جثتين واليانورا انقذت ١٤٨ حالة وانتشلت جثة واحدة.

وقال انه سيتم عقد مؤتمر صحفي يومياً بمقر مجلس الوزراء لمتابعة آخر التطورات.

من الناجين خرج منهم ١٢٩ حالة وبقي ٣ حالات.

كما تلقى مستشفى الفردقة ٢٠٩ حالات خرج منهم ١٧٨ حالة، وأوضح المتحدث ان الوزارة حددت ٢١٥ مكاناً في محافظة البحر الأحمر والمحافظات المجاورة لتلقى الجثث في حالة العثور عليها.

وقال د. مجدى راضى إن تقرير وزارة النقل الذى تلقاه د. نظيف أمس تضمن تشكيل لجنة فنية للتحقيق مكونة من نائب رئيس هيئة السلامة البحرية واثنين من الخبراء القانونيين واثنين من بنما التى تحمل السفينة علمها ورئيس قسم الهندسة البحرية بهندسة الاسكندرية و٢ من الخبراء المستقلين ومراقب من المنظمة البحرية الدولية، ويجرى التحقيق على نموذج أعدته المنظمة.

وطالب د. نظيف من وزير النقل خلال لقائه أمس تشكيل لجنة أخرى من الفنيين لمراجعة ومتابعة القوانين والقرارات والاجراءات المتبعة فى هيئة السلامة البحرية للتعرف عما اذا كان هناك ثغرات يجب تجنبها ولتلافى تكرار مثل هذه الحوادث فى المستقبل.

متابعة:

عصام عبد الكريم

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٦ فبراير ٢٠٠٦

رئيس ترسانة السويس:

العبارة الغارقة.. اجتازت اختبارات الصيانة!

شهادة لصالح العبارة الغارقة جاءت من رئيس ترسانة السويس المهندس مصطفى حامد الذى قال أن هيئة السلامة البحرية اخضعتها للصيانة والتفتيش وقال إنها مكتملة من حيث تجهيزات السلامة البحرية ولديها جهاز استغاثة أوتوماتيكى فى حالة الغرق بالإضافة إلى جهاز متصل بالقمر الصناعى .

أمل إبراهيم سعد

رئيس ترسانة السويس استبعد أن يكون انتهاء العمر الافتراضى للعبارة هو السبب، وإنما الأرجح هو الغرق بعد نشوب حريق مفاجئ.

وقال المهندس حامد إن الصيانة تتم فى ٤ ترسانات رئيسية هى ترسانة السويس، والاسكندرية، وبورسعيد، وكذلك الترسانة الخديوية التابعة لجهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة بالاسكندرية وجميعهم معتمدون لدى هيئات الإشراف الدولية طبقا لمتطلبات السفينة أو متطلبات هيئات الإشراف وتحت إشرافها.. بالإضافة إلى عدد آخر من الترسانات الأهلية التى تتم بها الصيانة أيضا بنفس المواصفات.

وأوضح أن ترسانة السويس على سبيل المثال تمتلك الأجهزة والمعدات الخاصة بالصيانة ولديها شهادة الصلاحية لذلك من هيئة التفتيش الدولية الألمانية .. ولا يتم اعتماد الصيانة بها إلا باعتماد هيئة الإشراف..

وهناك نوعان من الصيانة: أولهما: الصيانة السنوية حيث يتم التفتيش على المعدات الرئيسية للسفينة سواء من جسم السفينة أو أجهزة الحركة والتوجيه ومعدات السلامة والأمان الخاصة بها.. وكذلك هناك تفتيش كل ٤ سنوات حيث تتم دراسة كل محتويات السفينة ويتم حلها وفحصها وإعادة تركيبها مرة أخرى حتى لو كانت سليمة ثم يتم منحها الشهادة.. والنوعان من الصيانة تقوم بالإشراف عليهما هيئات الإشراف الدولية، فهناك ١٠ هيئات إشراف دولية كبرى منها الانجليزية، والألمانية والأمريكية، والفرنسية، والنرويجية، والبولندية، ومن المفترض وجود هيئات للإشراف المحلى ولكن لا توجد هيئات للإشراف المحلى على السفن فى مصر..

وهناك أيضا نوع آخر من الصيانة فى بداية ونهاية كل رحلة وهى تتم بواسطة طاقم المركب تحت إشراف كبير مهندسى المركب وهى ما يطلق عليها «صيانة التشغيل»..

وهناك دور أيضا لإدارة السلامة البحرية أو «التفتيش البحرى» سابقا ولها فروع فى جميع الموانئ البحرية فى مصر، سواء فى سفاجا أو بورسعيد أو بورطوق وغيرها.. وهى تقوم بمهمة التفتيش على جميع السفن التى تبحر، أو تدخل الموانئ للتأكد من صلاحيتها بالنسبة للشهادات الخاصة بها، سواء شهادة الأجهزة على المركب أو الطاقم أو معالجة النفايات على المركب.. وتقوم هذه الإدارة قبل بدء الإبحار بالتأكد من مطابقة كل ما هو موجود بالشهادة لما هو قائم بالفعل وبالذات فيما يتعلق بأجهزة السلامة البحرية وقوارب النجاة وعددها وصلاحية أجهزة النزول وأجهزة الاتصالات اللاسلكية على السفينة والرادار البحرى.. وقانون التفتيش البحرى - كما يضيف المهندس مصطفى حامد - يمنح هيئة السلامة البحرية الحق فى عدم التصريح للسفينة بالإبحار فى حالة عدم مطابقتها للمواصفات السابقة وهذا لا يتعارض مع القانون البحرى التجارى العالمى.

أنقذ شقيقه التوأم وساعد النساء والأطفال حتى ابتلعته الأمواج

موجة عاتية اختطفت رزق من شقيقه بعد صراع مع الأمواج ١٣ ساعة

سقايا - الغردقة - بعثة الأهرام:

عصام مليجي - عرفات على
محمد دنيا - مصطفى المليجي
عمرو على الفار - نادر طمان

(السبت)، والزفاف ليلة أمس «الأحد»، وأن الأسرة كانت تعيش حالة من السعادة الغامرة قبل سماعهم نبأ غرق العبارة الذي أصاب أهالي القرية بصدمة شديدة، فبدلاً من أن تتلقى الأسرة التهاني بالزفاف استعدت لتلقى التعازي في وفاة «العريس»!

من قتلوا ابني!

بصوت متهدج أعياء الحزن والقلق بادرتنا والدة حسين فتحي الطويل السيدة المسنة قائلة: لقد علمت نبأ غرق العبارة التي يعمل عليها ابني ميكانيكياً، وقد تلقيت آخر مكالمات تليفونية منه قبل يومين من الحادث، تؤكد أنه بخير واطمأنتت على صحته وسلامته قبل مغادرة العبارة ميناء ضبا السعودي في طريقها إلى ميناء ضبا بالسعودية، وطالبت الأم بمحاكمة من تسبب في موت ابنها. أما زوجته فلم تستطع التحدث معنا واكتفت باحتضان أطفالها في سكوت.

نجوت وفقدت شقيقى

البحيرة - من تامر عبدالرؤف:
اختلطت مشاعر الحزن والأسى بالقلق والتوتر داخل الأسرة بوصول ابنها محمد محروس ناجيا

إبراهيم محمد عبدالكريم أحد الناجين من حادث العبارة يروي قصة صراعه مع الأمواج والتشبث بالحياة قائلاً: فقدت توعمى الذى بذل قصارى جهده لإنقاذى وضحي بنفسه من أجلى، لقد ساعدنى وساعد الكثير من السيدات والأطفال على ارتداء أطواق النجاة، وظللت أراقبه وهو يصارع الأمواج بعد أن ساعدنا جميعاً، لقد تعلق بجسم السفينة حتى اختفت تماماً بين الأمواج، وغبت عن الوعي لفترة كبيرة ولم أشعر بنفسى إلا بعد أن وصلت لمستشفى الغردقة العام بعد ليلة كاملة قضيتها وسط الأمواج المتلاطمة، وصورة شقيقى «توعمى» لا تفارق خيالى منذ أدركت أننى على قيد الحياة، وكان همى كيف أواجه أهلى فى قرية الألفى بمركز دشنا بسوهاج، فتوعمى كان يعمل بالسعودية منذ ٤ سنوات وأنا أدعو الله أن يكون بين الناجين، وأن يهينى الله له من ساعده كما ساعدنا جميعاً على النجاة.

زفاف فى قاع البحر

تحولت الفرحة وطقوس الزفاف الريفية التى بذل أهالى جابر رشدى حسين (٣٢ سنة) القادم من الكويت جهوداً كبيرة لإخراجها بالشكل اللائق، إلى سرادق عزاء شمل كل جوانب القرية، فقد بات أهله وجيرانهم ليلة الجمعة فى حفل كبير فى انتظار العريس القادم، لكن أنباء غرق العبارة «السلام ٩٨» التى اختارها العريس قبرا له ليزف إلى قاع البحر بدلاً من منزل الزوجية وعروسه. حسين عبدربه ابن عم العريس يقول: انه اتصل بوالديه من على ظهر العبارة قبل غرقها بساعتين للاطمئنان على آخر استعدادات زفافه، حيث كان مقرراً أن تكون ليلة الحنة مساء أمس الأول

بعد أن أنقذته العناية الإلهية، ولم تكتمل فرحة الأسرة بمحمد وغالبته دموعه وهو يتساءل عن مصير شقيقه رزق الذي جرفته الأمواج بعد أن كان ممسكا بذراعه وتاه وسط الظلام الدامس.

يقول محمد: لقد اندلعت النيران في جسم السفينة وشعرنا بأننا سوف نغرق لا محالة وانتابت الجميع حالة هستيرية فأمسكت بذراع أخى الأصغر رزق (٣٢ سنة) وقفزنا معا في المياه وساق إلينا القدر أحد الألواح الخشبية فأمسكنا به وظللنا نصارع الأمواج مدة ١٣ ساعة، لكن صدمتنا موجة عاتية فجأة فألقت بشقيقي بعيدا حتى اختفى تماما عن عيني وتعاليت صرخاتي أحاول تحديد مكانه بلا جدوى، إلى أن فوجئت بقارب نجاة ينتشلني حتى عدت لأهلى، ونحن الآن نتضرع إلى الله بالدعاء ليظهر أخى بين الناجين وتكتمل فرحتنا، فالأسرة كانت فى انتظارنا لإتمام قران شقيقى رزق.

الشنطة أنقذت ابن الفيوم

ياسر عبدالغنى زيدان (دبلوم صنايع) أحد الناجين من الحادث يروى قصة نجاته قائلا: لقد ذهبت للسعودية للعمل فى موسم الحج، وفى العودة فوجئت بالنيران تشتعل فى جسم العبارة فأدركت أنه الموت لا محالة فهربت من مطاردة النيران للبحر، ووجدت نفسى فجأة عائما بين حقيبتين عائمتين فى المياه فأمسكت بهما عائما حتى وجدت طوق نجاة مع مجموعة من الركاب حولي وظللنا نعوم حول الطوق حتى اقتربت منا طائرة إنقاذ وانتشلتنا ونزلنا فى سفاجا.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٧ فبراير ٢٠٠٦

العائدون من «الموت» يواصلون كشف الأسرار:

قال القبطان: «أنا أدري بالباخرة».. فسقطت في القاع!

طاقم العبارة السعدية في «الحريق» ولم ينفذ خطة الطوارئ لإنقاذ الركاب

البعض مات «عطشاً» فوق القوارب المطاطية.. وآباء ضحوا بأنفسهم لحماية أبنائهم

تفاصيل جديدة كشفها الناجون المصريون العائدون من السعودية حول اللحظات العاصية التي واكبت غرق العبارة المنكوبة، والتي أعقبتها. قالوا: إن القبطان رفض بشدة العودة إلى ميناء ضبا، كما رفض تنفيذ خطة لإنقاذ الركاب في بدايات وقوع الكارثة، وكان يردد في مواجهة تلك المطالب: «أنا أدري بالباخرة».

السعودية: تحركنا من ميناء ضبا السعودي في الثامنة مساء وكانت الأمور تسير بشكل طبيعي حتى اقتربت الساعة من العاشرة، وفوجئنا بانبعث دخان من أسفل الباخرة بالقرب من منطقة «المواتير»، وعندما سألنا عن سببه وجدنا اثنين من طاقم الباخرة يطمئنونا نيابة عن القبطان بعد أن قالوا إنه احتراق في الغرفة اليمنى وأنه تمت السيطرة عليه تماما.

ويضيف أن انبعث الدخان توقف مدة تقترب من نصف ساعة، بعدها فوجئنا بدخان أكثر كثافة، حيث صعد عدد من أفراد الطاقم إلى أعلى العبارة لإحضار أنابيب الإطفاء، وعندما لم يتوقف الحريق عرفنا أن الطاقم يقوم بسحب المياه من البحر للسيطرة على الحريق.

طلب الهدوء

ويستكمل شبيب السيد شبيب من محافظة سوهاج رواية ما حدث قائلا: خرج أحد أفراد الطاقم علينا وطلب

وأكدوا أن طاقم العبارة أصر على مكافحة الحريق وانشغل بذلك عن تنفيذ خطة الطوارئ لإنقاذ الركاب.

الناجون كشفوا أيضا عن أن أفرادا من طاقم العبارة ظلوا يرددون على مسامع الركاب مدة ٢ ساعات أنه «مفشيح مشاكل»، ثم غرقت الباخرة وأضافوا أن مجموعات مكافحة الحريق استنفدت اسطوانات الإطفاء، ثم لجأت إلى خراطيم المياه التي

استخدمتها بكثافة، الأمر الذي أدى إلى ميل العبارة وغرقها.

يقول عيد عبدالسلام محمد من محافظة الفيوم ويعمل سائقا بالملكة



الكارثة ترسم ملامحها حزنا وأسى على وجوه الناجين العائدين من السعودية

سفاجا . الفرقة . بعثة الأهرام

عصام مليجي
عرفات على
مصطفى المليجي
محمد دنيا
عمرو على الفار
نادر محمود طمان

رائحة الموت

وقال أسامة محمد عبدالهادي:
لقد شممنا رائحة الموت وأعجوبة
الحياة في هذه الرحلة التي
استمرت في البحر مدة ٢ أيام
كاملة كانت تحدونا الأمنيات بلقاء
الأهل والأحباب بميناء سفاجا، لكن
طاقم السفينة وقائدها القبطان
كانوا سببا رئيسيا من وجهة نظري

من الجميع الهدوء
دون أن يقول لأحد
ماذا يمكن أن يفعله
الركاب في حالة
استمرار الوضع
على ما هو عليه،
وسمعت من أحد
الأفراد في الوقت
نفسه أن هناك
حريقا في الغرفة
الأمامية، واستمر هذا الوضع من
الساعة العاشرة إلى الثانية
صباحا.

وأضاف أننا طلبنا من أفراد
الطاقم أن نعود بالباخرة مرة أخرى
إلى ميناء ضبا السعودي، لكن
القبطان رفض وقال: «أنا أدري
بظروف الباخرة»، والغريب أنه
استمر في السير بالباخرة رغم
الحريق المندلع فيها، مؤكدا أن
أحدا لم يسمع القبطان وهو
يستغيث بأي أحد، سواء من
السلطات المصرية أو السعودية أو
غيرهما.



[تصوير: حسن شوقي]

فى أن تتحول هذه الأمنيات إلى كابوس طويل، مشيرا إلى أنه برغم استمرار اشتعال النيران فى جزء من الباخرة فإن أحدا على مدار ٤ ساعات كاملة لم يعط تعليمات للركاب بأن يستعدوا لتنفيذ خطة الطوارئ والهبوط إلى المياه عبر قوارب النجاة التى كانت كثيرة ومتوافرة لجميع الركاب لو تم الاستعانة بها مبكرا.

ويضيف: مع الأسف الشديد كان قبطان الباخرة - كما قال لى أحد الأشخاص على الباخرة التى غرقت تماما بعد مرور نحو ١٥ دقيقة على ميلها إلى الجانب الأيمن - أول من هرب وأخذ قارب نجاة وحده وحاول إنقاذ نفسه به وبمجرد أن رآه عدد كبير من الركاب نزلوا خلفه وأمسكوا بالقارب وكثرت عددهم غرق القارب كله بمن فيه.

تضحية.. ليعيش الابن!

ويقول أحمد محمد عثمان من محافظة سوهاج ويعمل بالكويت أنه ركب الباخرة فى رحلة العودة من الكويت مرورا بميناء ضيبا: إن الباخرة اختفت تماما فى مياه البحر مؤكدا أن المئات غرقوا بداخلها ولم يخرجوا منها.

وأضاف أنه لا ينسى المشهد الذى رأى فيه الأب وهو يضع فوق ابنه الذى لم يتعد عمره ٣ سنوات سترة النجاة وتركه فى مياه البحر بينما بقى هو وزوجته بدون سترة نجاة وغرقا سويا وضحيا من أجل ابنهما، وبعد ذلك عرفت أن هذا هو الطفل الذى أعلن التلفزيون المصرى أنه فقد والديه وبقى هو على قيد الحياة.

انقطاع الكهرباء

ويقول السيد أحمد السيد من



الأمواج تأخذ القارب يمينا ويسارا لمدة تزيد على ١٠ ساعات حتى وصل لنش للبحرية السعودية التي نقلتنا إلى مستشفى الملك خالد بمدينة تبوك ووفرت لنا السلطات السعودية كل شيء من علاج ومأكل وملبس وأتاحوا لنا الإقامة في فندق فاخر وقدموا لنا الهدايا بتعليمات من خادم الحرمين الملك عبدالله بن عبدالعزيز.

إشارات استغاثة

أما رامي كمال محمد وهو يعمل «ضابط ثالث» بالباخرة وأحد أفراد طاقمها في مجال صيانة المعدات والسلامة فيؤكد أن القبطان أصدر إشارات استغاثة من فوق الباخرة أثناء احتراقها وقبل غرقها ويؤكد في الوقت نفسه أن خطة الطوارئ التي كان يجب أن يتم تنفيذها في مثل هذه الأزمات لم تنفذ كما ينبغي حيث انشغل القبطان بمحاولته مكافحة الحريق الذي شب في «تريلة العفش» وكان بداخلها عدد من السيارات

محافضة الشرقية ويعمل بسوبر ماركت أنه عندما سأل أحد أفراد الطاقم عن سبب الحريق قال إنه بسبب حدوث انسداد في ماسورة التهوية «العادم» ومع مرور الوقت ومع حدوث ميل في الباخرة انقطع التيار الكهربائي فجأة، وبدأت الباخرة الغوص في المياه، ووجدت سترة نجاة ونزلت إلى مياه البحر مباشرة وأخذني الموج في كل الاتجاهات حيث كانت دوامات المياه في البحر لا تتوقف وبقيت في البحر لمدة يومين حتى جاءت القوات البحرية السعودية عبر أحد اللنشات وانتشلتني بعد أن كدت أفارق الحياة.

ويقول عبدالناصر أحمد عبدالرحمن: بقيت أصارع الأمواج لمدة ٣ ساعات حتى فوجئت بقارب نجاة مطاطي بداخله بعض الناجين فقاموا بإنتشالي، بعدها قمنا بالتقاط ٣ آخرين ثم إثنين حتى بلغنا ١٧ فردا داخل القارب، وظلت

على الباخرة ثم ميلها ناحية اليمين بعدها وجدنا بعض العاملين على الباخرة يطلبون منا التوجه إلى الناحية اليسرى لعمل توازن لها وهو الأمر الذي لم يحدث شيئا في الأمر فانقلبت بعدها بنحو ١٠ دقائق وبعد سقوطي من الباخرة وجدت قاربا مفتوحا أمامي وكأن القدر قد أرسله لإنقاذ حياتي وبقيت فيه حتى اليوم الثالث عندما جاءت السلطات السعودية وانتشلتني.

ويعيب عبد الباقي صالح يعمل مساعداً صيدلياً بمكة المكرمة هو الآخر على طاقم الباخرة الذي لم يعط أية تعليمات للركاب أو حاول إنزالهم في البحر في قوارب النجاة رغم توافرها ولم يسمعوا رأي الناس بالعودة مرة أخرى إلى ميناء ضبا حيث كنا على بعد ٤ كيلو مترات فقط والأكثر من هذا أنهم كانوا يقولون لا توجد مشكلات على مدار ٣ ساعات كاملة كان من الممكن خلالها إنقاذ كل ركاب الباخرة.

ويؤكد إنه من غير المعقول على الإطلاق أن تكون هناك إشارات استغاثة قد صدرت للسلطات المصرية أو السعودية وقت وقوع الحادث وإلا كانت تحركت على الفور.

بينما لم يستكمل باقى الخطة لإنقاذ حياة الناس عبر قوارب النجاة وإعطاء تعليمات لهم وإرشادهم بعمليات الإنقاذ الممكنة خاصة أن أجهزة الإنقاذ كانت متوفرة.

وعن احتمالية وجود عيب فني بالباخرة عند تحركها من ميناء ضبا قال رامى كمال: ان الباخرة كانت فى حالة فنية جيدة للغاية وإلا ما كان قد تم السماح لها بالإبحار من الميناء السعودى.

ويضيف: لقد حاولت كثيرا مع قبطان الباخرة أن يعطينى تعليمات للقيام بدور استثنائى غير دورى فى أعمال الصيانة مثل محاولة القيام بأعمال إنقاذ للركاب لكنه كان يصرخ فى وجهى قائلاً: «أنا أدري بالباخرة».

ويقول رامى كمال أن ٥ من الذين تعلقوا بالقارب الذى نجا به من بين ١٠ ركاب قد ماتوا عطشا وجوعا وهم فى عرض البحر بعد أن سقطت معدات الإغاثة الموجودة على القارب والطعام والمياه المزود بها.

ويقول أسامة محمد من محافظة بنى يوسف أننى اعتبر أول أمس هو يوم ولادتي الحقيقية بعد رحلة الموت التى رأيتها بعيني منذ اندلاع الحريق

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٧ فبراير ٢٠٠٦

بقاء الجثث في سفاجا حين التعرف عليها



السيدات والرجال تعصف بهم أخبار ذويهم الحزينة وقفوا في سرادقات العزاء وعلى الأرصفة في انتظار المستحيل

فريق من الطب الشرعى سافر إلى البحر الأحمر لإنهاء الإجراءات فوراً
انتشال ١٢٧ جثة وتسليم ٥٧ أخرى والباقية مجهولة

سحر زهران

جوازات السفر وبعض الأوراق الشخصية، وقد تم التعرف وتسليم ٦٠ جثة إلى ذويهم، وما زالت بالمشرحة ٨ جثث مجهولة الهوية. وأضاف السباعي أن الجثث تعرض بمعدلات سريعة، وأن قرار وصول الجثث إلى مشرحة زينهم من سفاجا كان قراراً خاطئاً عرض الأهالي لعاناة شديدة، لذلك أصدر النائب العام قراراً ببقاء الجثث التي تم انتشالها أخيراً في سفاجا وعددها ١٢٧ جثة، وسوف يتوجه فريق من الطب الشرعى لتيسير مهمة تسليم الجثث هناك، بالإضافة إلى أنه يتم تصوير الجثث فور خروجها من المياه وأخذ عينات منها لإجراء تحليل البصمة الوراثية، وطالب الأهالي الذين أنهكتهم رحلة البحث عن جثث ذويهم بإرسال

«حسبى الله ونعم الوكيل»... «موتونا وح يستعبدونا».. ضمن عبارات عديدة يرددوها أهالي الضحايا في مظاهرة تكسوها الحيرة والحسرة والألم ممن مازالوا يرقدون أمام بوابة «مشرحة زينهم» بحثاً عن جثث أقربائهم في رحلة بحث استغرقت خمسة أيام ما بين سفاجا والغردقة ومشرحة زينهم. وكانت محافظة القاهرة قد أقامت صواناً كبيراً لاستقبال الأهالي ووفرت لهم المشروبات الدافئة مجاناً، وزودت الصوان بشاشات عرض لصور الجثث ليسهل التعرف عليها. وأكد الدكتور السباعي محمد السباعي مساعد كبير الأطباء الشرعيين أن المشرحة قد استقبلت أمس ٦٨ جثة قادمة من سفاجا، وقد تم تصويرها فوراً وترقيمها وأخذ عينات لإجراء تحليل D.N.A، وقد وصلت بعض الجثث مرفقاً معها

وبدأت رحلتى فى البحث عن جثة والدى منذ ذلك الوقت حتى الآن بلا فائدة.

وأوضح رمضان بسيونى أنه لم يجد جثة شقيقه ضمن المفقودين الذين تم العثور عليهم بمشرفة زينهم، وقد ترك شقيقه أسرة كاملة وثلاثة أطفال وما زال ابنه الصغير ينتظره يومياً بالزهور على بوابة المنزل مؤكداً أنه حى، وقد أكد لنا أحد أصدقائه المرافقين له فى أثناء الرحلة والناجين أنه قد ارتدى طوق النجاة وألقى بنفسه فى المياه وظل يبحث عنه فى كل مكان ولم يجده.

وأشار عصمت محمد إلى أن شقيقه محمد كان يعمل فى السعودية منذ سنوات وقرر العودة للقاهرة، وحينما لم يجد فرصة للعمل قرر العودة مرة أخرى لكن الوحدة دفعته للعودة مرة أخرى بعد العمل ٥ أشهر فى السعودية.

وأضاف: أمضيت ليلة كاملة أمام مشرفة زينهم ولم أجد جثة شقيقى، وظللت أدور فى حلقة مغلقة ولا أجد مسئولا يرد على.

وقالت ناصرة يوسف: إن ابن عمها كان يعمل فى السعودية منذ سنوات وترك أبناءه الأربعة فى مصر، وقد اتصل بأسرته وأكد لها أنه تعب من السفر وقرر العودة للقاهرة نهائياً، وحينما سمعنا بالكارثة وعلمنا بأنه من المفقودين ذهبنا إلى سفاجا بحثاً عن الجثة فقالوا إنها فى مشرفة زينهم بالقاهرة، وحينما وصلنا لم نجده ولا نعرف إلى أين نذهب الآن؟!

صور الجثث التى تم تصويرها فى سفاجا رحمة بهم، أو عرضها بعد نشرة الأخبار لتكون أمام الجميع فى أماكن وجودهم، سواء فى الموانى أو أمام المشرفة.

ووسط آلام الحسرة والإجهاذ من السفر قال الحاج محمد حميدة: لقد فقدت أسرتى كلها: ابنتى منال وزوجها وأولادها وحماتها، وقد تعرفت على جثة ابنتى وإحدى بناتها فى سفاجا ومازلت أبحث عن باقى الضحايا، ومنذ أمس الأول وأنا أجلس أمام مشرفة زينهم ولم أجد أياً منهم، وأشعر بأننى لا أستطيع مواصلة السفر بين سفاجا والقاهرة مرة أخرى. لقد تعبنا من هذا الظلم الذى نتعرض له دون أى تعاطف من المسؤولين.

وتقول والدة الضحيتين محمد وماجدة عبدالباقى محمد بيومى: لم أجد جثة ابنى حتى الآن ولا جثة شقيقته فى سفاجا أو زينهم، لقد كانا

عائدين فى إجازة بعد رحلة عمل منذ ٢٣ عاماً.

ويقول محمد الزيات: إن والده ضمن المفقودين، وقد كان عائداً فى إجازة، فقد كان يعمل فى السعودية منذ ١٨ عاماً وقد اتصل بى من الميناء وقال: إن الباخرة بها عطل فنى وستتحرك متأخرة عن مواعدها، وبعد ذلك بساعة انقطع الاتصال، وحينما سمعنا الخبر قررت الذهاب فجأة إلى الفردقة بمفردى، فأنا نجله الوحيد وللأسف اكتشفت أن توفير طائرة مجانية أكذوبة من المسؤولين، فقد اشتريت تذكرة بنفسى بـ ٣٣٠ جنيه

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٧ فبراير ٢٠٠٦

الأساة.. فى ١٥ دقيقة

تامر المضيف بالعبارة الغارقة:

عملية الفرق استغرقت ١٥ دقيقة بعد صراع مع الحريق مرتين
٣ آلاف طوق وبراميل وقوارب النجاة تستوعب الركاب بالكامل
انسداد البالوعات الخاصة بالتصريف بأمتعة الركاب أدى إلى ميل العبارة ٢٠ درجة
أنقذنا طفلا عمره ١٢ عاما مرتين وفى الثالثة اختفى تماما



باستخدام ١٠ خراطيم مياه للإطفاء
ولتبريد السطح الأعلى للجراج،
واستغرقت هذه العملية نحو ساعة
ونصف ساعة ولكن بعد نصف
ساعة تم إبلاغنا بأن الحريق نشط
مرة أخرى، وهنا كان العقل والمنطق
يحث على قبضان السفينة العودة

مواقف إنسانية عديدة،
وأهوال تعرض لها الناجون فى
حادث غرق العبارة، فالفارق
بين الموت والحياة كان أحيانا
فى موجة شديدة من البحر
الذى لا يرحم تفرق بين أفراد
الأسرة الواحدة.

تامر فكرى حكيم من محافظة
الإسماعيلية كان يعمل جرسونا
ضمن طاقم العبارة الغارقة يروى
تفاصيل مثيرة عن رحلته مع الموت
والحياة تؤكد صحة المثل العربى
الشهير «اعطنى عمرا وارمنى فى
البحر».

يقول: بعد مغادرة العبارة لميناء
ضبا بنحو ساعتين جاءنا بلاغ بأن
هناك حريقا فى الجراج، وأرجح أن
يكون ذلك بسبب تطاير شرر من
المولد الكهربائى الخاص بالعبارة أو
من سيارات النقل الثقيل التى
تحتوى على وحدات تبريد تعمل
بالسولار، فتوجهت فرق إطفاء مدربة
على مثل هذه المواقف وقمنا

حديد للعبارة وقفزت في المياه وعثرت على «رماص» هجم عليه نحو ٥٠ راكبا وكان «يادوب شايلنا»، والغريب أن الموج كان يفرقنا أحيانا ويجمعنا مرة أخرى، ومكثت في «الرماص» من الواحدة صباحا وحتى السادسة صباحا حتى عثرت على «رماص» آخر فقامت بالسباحة إليه فعثرت على اثنين من الركاب على الرماص الأول، ويشير إلى أننا كنا نرى طائرات البحث والإنقاذ فوق رؤوسنا، وكان من في الطائرة يقول بصوت مرتفع: «نحن نراكم»، لكنه لا يمتلك أى وسائل للإنقاذ، والواضح أنه كان يقوم بعمليات مسح وإرسال إشارات لتحديد مواقع الناجين، ثم جاءنا لنش في الساعة ٦ صباحا تابع الشركة السلام وانتشلنا، وحتى الآن أنا لا أصدق أنني من الناجين.

طفل عمره ١٢ سنة أنقذناه مرتين وغرق في الثالثة

ويؤكد تامر أنه من المواقف الإنسانية التي لا يستطيع أن ينساها طفل عمره نحو ١٢ عاما تقريبا كانت تتقاذفه الأمواج، وسمعناه يستغيث ويصرخ: «الحقوني»، وأنقذناه ثم قذفه الموج مرة أخرى من «الرماص» فصرخ مرة أخرى فأنقذناه، ثم سقط مرة ثالثة وبعد ذلك لم نسمع له صوتا ولم نره بعد ذلك.

ثانية للميناء، لكنه حتى لم يعط أمرا بالإخلاء ظنا منه أن الأمر تحت السيطرة.

بعد ذلك تراكمت المياه في الجراج وانسدت بالوعات التصريف بسبب القماش وأمتعة الركاب ولم يستطع السيطرة على الحريق وبدأت العبارة في الميل، وهنا ساد الذعر بين الركاب وتوجهوا إلى سطح العبارة وبدأ الميل يزيد من ٨ درجات، ثم إلى ١٢ درجة، ثم إلى ٢٠ درجة، مع ملاحظة أن خطورة درجة الميل تبدأ من ١٢ وحتى ١٦ درجة.

ألم يكن بالعبارة وسائل إنقاذ تكفي الركاب؟

يعود تامر إلى الوراء قليلا ويؤكد أن العبارة كانت بها وسائل للنجاة تزيد على أعداد الركاب بكثير، فكانت تضم نحو ٣ آلاف طوق للنجاة ورماصات (عوامة مثل البرميل تستوعب نحو ٢٥ فردا)، بالإضافة إلى عدد كبير من قوارب النجاة، ويشير إلى أن عملية غرق العبارة استغرقت نحو ١٥ دقيقة.

يوصل تامر حديثه: عند حدوث الميل يتعرض الركاب للانزلاق والسقوط في مياه البحر إذا لم يكن ممسكا بأي شيء، وعندما بدأ الميل تعرضت للسقوط على أرضية المركب ووجدت أنني غير قادر على إلقاء نفسي في البحر، فتشبثت بسور

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٩ فبراير ٢٠٠٦

فى حادث غرق مركب باليونان

٤ مصريين بين الضحايا حاولوا الهجرة إلى اليونان من تركيا

كتبت - سهام عبد العال:

توصلت جهود الادارة العامة لمباحث الاموال العامة لكشف تفاصيل وجود مصريين بين ضحايا حادث غرق أحد المراكب باليونان، حيث تبين أن الضحايا المصريين أربعة وجميعهم من قرية دميرة بمحافظة الدقهلية، وأنهم قاموا بالهجرة غير الشرعية لسوريا ومنها تمكنوا من دخول تركيا وحاولوا الهجرة لليونان .

وكانت أجهزة الانقاذ قد تمكنت من انتشال ٤ جثث لأشخاص مجهولين وانقاذ شخص واحد لبنانى الذى أكد أن الضحايا مصريون من قرية دميرة بالدقهلية حيث توصلت جهود أجهزة الأمن الى أن كلا من محمد الشحات محمد الخولى وعمرو محمد عبد الفتاح الخولى ومحمد السيد على الصابر وحسام حسن عبد البارى ورزق عبد الغفار الخولى قاموا بالهجرة غير الشرعية لسوريا معتزمين التوجه منها لتركيا ثم اليونان وأنهم نجحوا بالفعل فى دخول تركيا حيث أكد ذووهم أنهم علموا بأن الأربعة كانوا على متن المركب المنكوب وأنهم لا يعلمون مصيرهم ، حيث اتهموا كلا من صباح عبد الحليم على وزوجها محمد السيد النجار ورضا سعد الجمال وسعد ابراهيم عنتر بتسفيرهم مقابل مبالغ مالية حيث تمكنت الأجهزة الأمنية من ضبطهم واحالتهم الى النيابة للتحقيق.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

وزير النقل يقرر:

تشكيل لجنة فنية للتحقيق وتحليل أسباب غرق العبارة مراجعة جميع القوانين والقواعد المعمول بها فى النقل البحرى

كتب - عصام عبدالكريم وصلاح عبدالعزيز:

أصدر المهندس محمد منصور وزير النقل قرارا بتشكيل لجنة للتحقيق وتحليل أسباب غرق العبارة «السلام ٩٨»، على أن تطبق اللجنة القواعد المطبقة عالميا بالمنظمة البحرية الدولية، وأكد وزير النقل أنه تجرى حاليا مراجعة جميع القوانين والقواعد المعمول بها فى مجالات النقل البحرى تنفيذا لتوجيهات الرئيس حسنى مبارك لتفادى وقوع حوادث مماثلة فى المستقبل وتحقيق أعلى معدلات الأمن والسلامة على السفن.

لكشف ملاحظات وأسباب وقوع الحادث وإعلان نتائج التحقيق، تنفيذا لتعليمات القيادة السياسية. وقد أبدى رئيس المنظمة البحرية الدولية استعداد المنظمة لتقديم المعونات الفنية لمصر ومساعدة حكومتى مصر وبمنا للوصول إلى الحقيقة الكاملة حول الحادث، وأشار وزير النقل إلى ضرورة تطابق اشتراطات السلامة فى مصر مع اشتراطات السلامة الدولية، والارتقاء بمستويات السلامة بشكل عام وسفن نقل الركاب فى البحر الأحمر بشكل خاص.

وكان وزير النقل قد أجرى أمس مباحثات مع سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية حضرها سفير بنما بالقاهرة، واللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى، واللواء حسين الهرميل رئيس هيئة السلامة البحرية.. وقد بحث الجانبان الاستعانة بخبراء دوليين ضمن لجنة التحقيق الفنية المصرية لتحديد أسباب وملاحظات وقوع الحادث. وأوضح الوزير أنه من الضرورى أن تضمن لجنة التحقيق الفنية أطرافا دولية وخبرات بحرية وقانونية تتمتع بالحياد الكامل والشفافية

مالك العبارة:

المتهم الحقيقي فى الصندوق الأسود!

أن أعطى له هذه التعليمات لانه هو الذى فى الموقع ويرى ما يشاء.
■ وما حقيقة ما حدث؟

ما حدث بالضبط انه اتصل بنائب رئيس الشركة هنا القبطان عماد أبو طالب وأبلغه فشل الاتصال بالعبارة السلام ٩٨.. فسأله القبطان عماد: أنت فين وماذا عن الاحوال الجوية الآن؟

فقال: ارتفاع الامواج ٧ أمتار وسرعة الريح ٦٥ ميلا والاحوال الجوية سيئة للغاية.. وأنا الآن على بعد ساعة تقريبا من ميناء ضبا السعودى.. وحتى اعود لموقع السفينة السلام ٩٨ أحتاج الى ٣ ساعات للعودة - «ولف» العبارة سانت كاترين فى هذه الظروف ممكن أن يعرضها لكارثة جديدة فهي تحمل ١٨٠٠ راكب.
ورغم هذا فإن القرار هنا للقبطان صلاح جمعة.

■ وهل انقطاع الاتصال فجأة يفسر وجود عطل، بالمركب لم يتم اكتشافه قبل الابحار، كما روى شهود النجاة؟
قال: قائد المركب لا يقبل أن

أكثر من ست ساعات انقطع الاتصال بين العبارة الغارقة ومكتب شركة السلام بسفاجا الذى كان من المفترض أنه يتابع وصول المركب الى موانئ البحر الاحمر بين الحين والآخر. وهنا سألنا صاحب المركب القبطان ممدوح اسماعيل عضو مجلس الشورى عن توقيت علمه بالحادث؟

قال: علمت بالحادث من مكتبى فجئت اليه فى السادسة والنصف صباح يوم الجمعة الماضى لاتابع جهود الانقاذ بعد أن علمت أيضا بانقطاع الاتصال بين المركب ومكتبنا بسفاجا، ولم أتأكد من غرق المركب الا بعد الاتصال الذى أجراه معنا قائد العبارة سانت كاترين القبطان صلاح جمعة بعد الساعة من صباح ذلك اليوم؟

■ قلت: ولكن فى الاتصال الأول من قبطان سانت كاترين بإدارة الشركة.. هل صحيح أنه عرض انقاذها والادارة رقصت هذا بحجة تكلفة الانقاذ؟
قال: لم يحدث هذا.. وأنا لا أستطيع

قال: لان «السلام» شركة تعمل ٢
آلاف تردد أى رحلة سنويا بين
موانئ العالم.. وخلال ٥ سنوات
تصل رحلاتها الى ١٥ ألف رحلة،
ووقوع حادث أو
اثنين من بين هذه
الرحلات لا يشكل
نسبة كبيرة مقارنة
بحوادث الطيران!!

■ قيل إن
عبارات السلام لم
تخضع لشروط
الرقابة البحرية
والمتابعة الفنية
منذ عام ١٩٩٩!

قال: هذا الكلام
غير صحيح،
وشأننا شأن أى
مركب فى البحر
يخضع لرقابة هيئة التصنيف الدولية
التي يتبعها المركب وسلطة الدولة
التي يرفع علمها، وكذلك الموانئ
التي يتردد عليها.... وبالنسبة لمركبنا
فهو سليم مائة فى المائة بشهادة
جميع السلطات الاشرافية.

■ ولكن لماذا تصرون على
حمل علم بنما على معظم
عباراتكم؟

قال : ليس هناك أى ميزة من وراء
رفعنا لعلم بنما... ولكن مثلنا مثل
٦٥٪ من سفن العالم تحمل هذا
العلم و ٦٠٪ من سفن أمريكا تحمل
علم بنما...

■ مرة أخرى نسأل لماذا هذا
الكم من هذه السفن تحمل العلم
البنمى بالذات؟

قال: لمسائل تجارية واقتصادية...
فالسفن الأوروبية بشكل عام تحمل
اعلام بنما أو ليبيريا أو سنغافورة.

■ وما العائد؟
لأننا لو رفعنا العلم الأمريكى لآبد

يتحرك وعنده عطل، بدليل أن المركب
عند غرقه أرسل اشارات الاستغاثة
الاتوماتيكية وتسلمتها كل من لندن
واسكتلندا وفرنسا.

■ قيل إن
العبارة تأخرت
عن رحلتها
بسبب عطل تم
إصلاحه؟

قال: لا.. نحن
كنا نطلب المركب
«والتليفون
يضرب» ولا أحد
يرد مما يؤكد أن
المركب مجهز
بأحدث المعدات
مثل عباراتنا
الأخرى وهى
جاهزة للتفتيش.

■ وبماذا تفسر توقف
الاتصال فجأة من جانب المركب
رغم سلامة التجهيزات؟

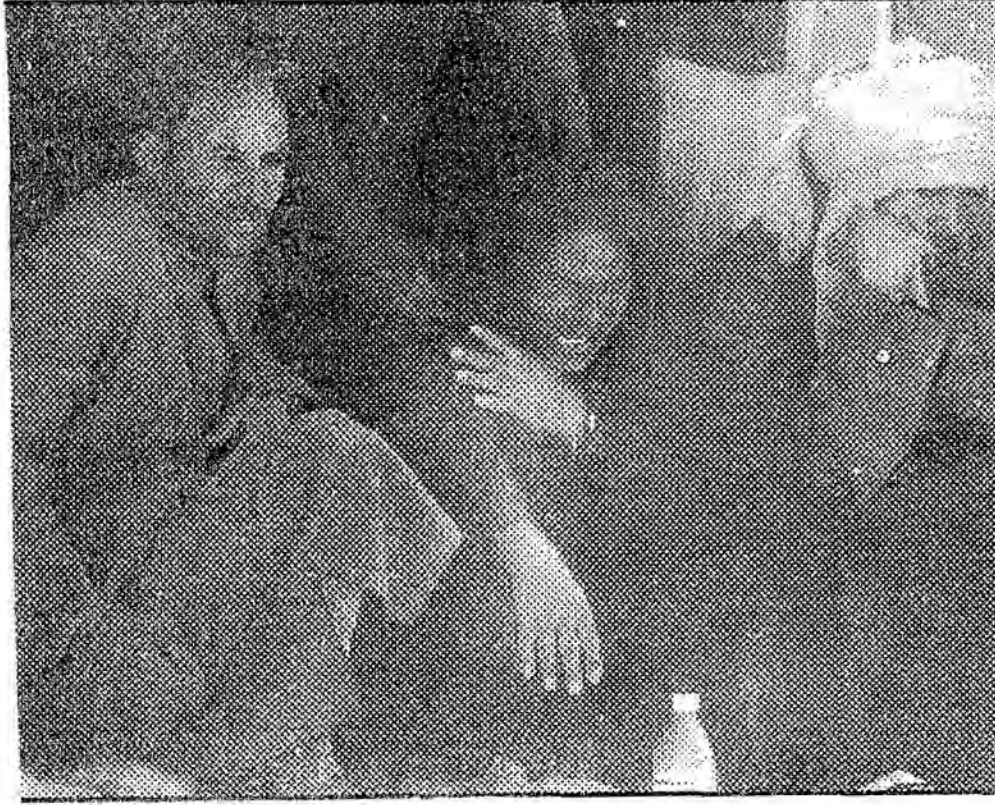
من خلال خبرتى أتصور أن طاقم
المركب كان فى معركة مع مكافحة
الحريق للسيطرة عليه ثم بعد ذلك
يحقق الاتصال؟

والمتهم الحقيقى فى غرق هذا
المركب سوف يكشفه «الصندوق
الاسود» الذى يجب أن نعثر عليه
حتى يعطينا الحقيقة كاملة..

■ بالنسبة للخط الملاحي
الاوروبى قيل ان عبارات السلام
لا تعمل.. على هذا الخط لعدم
صلاحيتها؟

قال: آخر رحلة لهذا المركب على
الخطوط الملاحية الاوروبية كانت منذ
١٥ شهرا ، ومازالت هى وأى من
سفننا قادرة على العمل بالخطوط
الاوروبية!!

■ إذن.. فلماذا ارتبط اسم
عبارات السلام بأكثر من حادث؟



عبارتين لكم من السعودية بالأمس وأمس الأول؟
قال: إن ذلك يرجع بالطبع للحملة الإعلامية ضدنا والتي سبترتب عليها أيضا.. صعوبة عودة العاملين لمقر عملهم بالسعودية، فضلا عن وجود عدد كبير من العمالة المصرية متعطلين نتيجة لوقف تشغيل مراكب السلام انتظارا لاجراءات التفتيش التي ستقوم بها هيئة الموانئ لطمانة الركاب.

أن نعين «الطاقم» الفنى والإدارى «أمريكانى» وهذا مكلف!! ولو رفعنا «الانجليزى» ندفع مرتبات «عالية»... ولكن بنما لا تشترط جنسية معينة لأطقم السفينة مراعاة للظروف الاقتصادية.

■ وآخر تقارير الصلاحية بشأن «السلام ٩٨»

قال: هناك آخر تقرير من هيئة التصنيف الإيطالية، كان فى ٢٠ يونيو عام ٢٠٠٥، وهذه التقارير لها مواعيد سنوية. ولكن كشف هيئة السلامة البحرية يتم قبل كل رحلة.

■ قلت: أنت عضو بمجلس الشورى وعلاقتك بالمسئولين مفتوحة... فهل ساهمت هذه العلاقات فى تحقيق فوائد شخصية أو التغاضى عن بعض الأخطاء؟

مقاطعا يرد: «التغاضى» عن ايه؟ طبعا أنا فى مجلس الشورى ولى اصدقاء... وصاحب كل الناس بمن فيهم «الكبار».. ولكن هل هذا يعفىنى من المسئولية!

■ قلت: أنت قاطعت مجلس الشورى ولم تحضر يوم مناقشة الكارثة؟

مقاطعا يرد: أحضر مجلس الشورى... وأسبب حق الناس يروح.. «همه الخواجات دول تحت أمرى».. أنا خرجت لك الآن من اجتماع مع أعضاء هيئة «اللويدين» للتأمين، وسأعود اليهم لبحث صرف التعويضات سريعا.

■ قلت: أخيرا بماذا تفسر قرار موانئ البحر الأحمر بمنع عباراتكم من الأبحار بعد رجوع

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

بعد غرق «عبارة الموت»:

من المسئول عن أرواح الضحايا؟!

بدون مقدمات فالكارثة لا تحتمل التقديم خاصة أن ضحايا العبارة المنكوبة تجاوز الألف شخص بين أطفال ونساء وشيوخ، سلموا أرواحهم طواعية لتفتالها يد الإهمال داخل عبارة «السلام الميت» التي تكررت حوادثها وقيدت قضاء وقدرًا رغم وجود الجناة أحياء.

ماذا حدث في ليلة الكارثة؟، أين كانت إجراءات الرقابة والتفتيش؟ ومن المسئول عن تعويض أولئك الضحايا؟ وهل هناك تعويض عن فقد الأهل والأحبة وأخيرًا لماذا عبارات السلام بالذات تتكرر حوادثها؟

تلك الأسئلة وغيرها على عريضة الاتهام التي واجهنا بها مالك العبارة العضو بمجلس الشورى القبطان ممدوح إسماعيل في مواجهة الطيار حمدي الطحان رئيس لجنة النقل بالبرلمان...

فماذا قال طرفا المواجهة رداً على ما طرح من تساؤلات؟!

لدينا شهود أحياء من طاقم المركب

أبلغ الشركة بغرقها أكد صعوبة العودة لانقاذ الضحايا بسبب سوء الأحوال الجوية؟!

قال: القبطان لابد أن يعلل قراره بعدم العودة إلى موقع الكارثة.. وهذا غير مضبوط إنسانياً.. لكن حالة العبارة والظروف المناخية التي دفعته لاتخاذ هذا القرار هو يقدرها حسب رؤيته، وحسب عدم قدرة عبارته على العودة، لكن ما ذكره القبطان من مبررات سوف يتأكد من صحتها الخبراء المتخصصون الذين ستستعين بهم اللجنة.

قلت: ما هي حدود العلاقة بين النائب البرلماني وبعض المسئولين؟ وهل يجوز استغلالها في مصالح شخصية؟

قال: العلاقة بين أي نائب وأي مسئول لابد أن تكون قائمة ولا تتصور وجود أي حظر على علاقات أي نائب برلماني ولكن المحظور هو استغلال وضعه البرلماني في تحقيق مكاسب شخصية وهذا يمثل نوعاً من التزوير

رئيس لجنة النقل بمجلس الشعب

■ حمدي الطحان رئيس لجنة النقل بمجلس الشعب وأحد خبراء الملاحة الجوية، وبحكم خبرتك البرلمانية كرئيس للجنة النقل أكثر من دورة بماذا تفسر وقوع حادث العبارة «السلام ٩٨» خاصة أنه ليس الأول على هذا الخط الملاحي بين مصر والسعودية؟!

قال: سوف تشكل لجنة تقصى حقائق من المجلس صباح الأحد المقبل لكشف غموض الحادث والانتقال إلى موقع الكارثة في البحر الأحمر، وهذه اللجنة سوف تضم على الأقل ٢٠ نائباً من مختلف التيارات السياسية بالمجلس وسوف نستعين بخبراء متخصصين في مجال النقل البحري من الجامعات المصرية وبعض الخبراء الأجانب لوضع التقارير الفنية والتأكد من شروط السلامة البحرية للوقوف على السبب الحقيقي لغرق العبارة، وهل كان من الممكن انقاذ الركاب قبل غرقهم؟ أم أنه كان هناك تباطؤ في عمليات الانقاذ.

قلت: قائد العبارة «سانت كاترين» التي تمتلكها نفس الشركة المالكة لعبارة الموت الذي

عام ٢٠٠٥

قال : من الممكن أن نتلقى تقريراً يؤكد سلامتها اليوم وتتعرض نفس المركب لحادث طارئ في الغد، لكن نحن بصدد حادث محدد ولانستطيع أن نجزم بحقيقة أسبابه، وتتصور أن خبراء النقل البحري المرافقين لأعضاء لجنة تقصى الحقائق خاصة خبراء هيئة قناة السويس سوف يصلون إلى السبب الحقيقي للحادث خاصة أنه يعد أكبر كارثة بحرية في تاريخنا إن لم تكن من أكبر الحوادث العالمية.

■ وكما من الوقت سوف تستغرق لجنة تقصى الحقائق في كشف حقيقة ما حدث؟

هذا الحادث كبير وسوف نبحثه من جميع جوانبه حتى ينتهي تقرير اللجنة بوضع الأسس الصحيحة التي تمنع تكرار مثل هذه الحوادث في المستقبل أو على الأقل التخفيف من حدة آثار مثل هذه الحوادث المماثلة.

■ قلت : غياب صاحب الشركة عن جلسات مجلس الشورى وقت مناقشة الحادث ألقى بالشكوك حوله فما رأيك؟

قال : عدم حضوره كان من الأوفق لأن واقع الأمر يشير إلى أنه هو صاحب المصلحة وغيابه تقتضيه السوابق والنظم البرلمانية المتعارف عليها، فلا يجوز له حتى عند حضوره أن يشترك في التصويت أو المناقشة باعتباره طرفاً في القضية.

■ قلت : وهل رفع العلم البنمى على معظم عبارات السلام له دلالة

المرفوض وفقاً لما نص عليه الدستور في المادة ٩٥.

■ لكن بعض النواب يخالفون الدستور ويهتمون بمشروعاتهم الشخصية؟

قال : هذه مسألة تتعلق بكل نائب. وهنا لانملك أن نلوم النائب بمفرده، لكن يجب علينا أيضاً محاسبة كل من سهل له هذه المكاسب عن طريق هذه العلاقة دون سند من القوانين والقواعد.

■ قلت : هذه العبارة تنتمي للشركة المالكة لـ ١٦ عبارة مماثلة، فكيف نتأكد من تطابق شروط السلامة على هذه العبارات؟

قال : هذا كله سوف يتضح من فحص هذه العبارات التي يجب أن تكون محققة لمستوى الامان المطلوب. وإذا ثبت عدم ذلك تقع المسؤولية هنا على قطاع النقل البحري ككل والسلامة البحرية، وكذلك الميناء الذي تبحر منه وإليه.

■ وتكرار حوادث هذه العبارات بالذات بماذا يشير؟

قال : سوف نبحث الأمر من جميع جوانبه عن طريق خبراء النقل البحري من مصر والخارج لنكشف عن السبب وراء هذه الحوادث المتكررة ومدى التزامها بتطبيق قواعد الامان المطلوبة وشروط السلامة التي يتم تطبيقها من خلال إجراءات التفتيش فربما يكون لدينا قصور أو إهمال في التطبيق.

■ قلت : صاحب العبارة قال إن آخر تقارير الصلاحية عن العبارة المنكوبة تلقاها بتاريخ ٣٠ يونيه

أجرى المواجهة:

عبدالعظيم الباسل

تصوير: مصطفى السنوسي

الحقيقة. بالمقابلة لا بد أن نصل إلى أسباب الحادث مهما طالت إجراءات الفحص والبحث والتقصي خاصة أن هناك بعض الناجين من الحادث وبينهم بعض أفراد طاقم العبارة الذين عايشوا السفينة ورأوها بعيونهم أثناء غرقها

قلت : ما هو تعليقكم على قرار هيئة موانئ البحر الأحمر بمنع إبحار عبارات السلام إلى أجل غير مسمى؟

قال : هذا القرار بمنع إبحار عبارات السلام يعد إزاحة واضحة لقطاع النقل البحري ككل، فأي كسائر هذه الصرامة، وتلك الإجراءات قبل وقوع الحادث. ولماذا لم يتخذ قراره بالمنع إلا بعد الكارثة. وهل كنا في حاجة إلى تشجيع من هيئة الموانئ السعودية التي رفضت دخول عبارتين متتاليتين من عبارات هذه الشركة.

إن ذلك كله سيكون موضع بحث دقيق من جانب خبراء لجنة تقصي الحقائق البرلمانية التي ستبدأ عملها بعد غد الأحد لكشف حقيقة ما حدث.

خاصة في تصورك؟

قال : ليس له أية دلالة خاصة وأي سفينة تحمل أي علم لدولة أخرى وتعمل لدى موانئنا البحرية لا بد أن تخضع لأسس وشروط السلامة التي تطبقها هذه الموانئ ولو في حدها الأدنى بغض النظر عن العلم الذي ترفعه. وهناك العديد من السفن العالمية والأوروبية تحمل أعلام دول أخرى مثل ليبيريا وسنغافورة وبنما وغيرها بشرط التزامها بأسس السلامة البحرية.

■ وحدود سلطات الموانئ المصرية عليها؟

قال : تطبيق كل الإجراءات المعمول بها مع أي مركب دون أي تهاون في تشديد الإجراءات المتبعة في أعمال الصيانة والتفتيش ولا يمنع أي علم اجنبي من تطبيق إجراءات التفتيش على المراكب التي تستخدم الموانئ المصرية.

■ قلت : علق صاحب الشركة الاتهام ومسئولية غرق السفينة على ذمة اكتشاف الصندوق الاسود الذي سيتمكن من كشف الحقيقة بمفرده؟

قال : العثور على الصندوق الاسود قد يساعد في كشف ما حدث بصورة أسرع أو يقطع بحقيقة السبب المباشر للغرق، لكن إذا تعذر الحصول عليه فهل هذا يعني أننا لن نصل إلى

متى يحق لأهالي المفقودين استخراج شهادات وفاة ضحاياهم؟

اختلفت الآراء وتعددت حول الأشخاص المفقودين في حادث العبارة المنكوبة والتي لم تنجح فرق الانقاذ في انتشال جثثهم وثار التساؤل حول أحقية ذويهم في الحصول على شهادة وفاة لهم لصرف التعويضات، ومتى تصدر لهم شهادات الوفاة، وهل يكون الحكم بموتهم من تاريخ الحادث الأليم أم بعد مرور فترة زمنية حددها القانون. يقول المستشار محمود خليل رئيس محكمة استئناف القاهرة للأحوال الشخصية ان المفقود شرعا وقانونا هو الغائب الذي لا يعرف له مكان ولا ندري أن كان حيا أو ميتا وحكم المفقود نصت عليه المادتان ٢١، ٢٢ من قانون الأحوال الشخصية.

الحكم بموت المفقود الذي يغلب عليه الهلاك بعد ٤ سنوات من تاريخ فقدته ويعتبر المفقود حيا بعد مرور سنة من تاريخ فقدته في حالة ما إذ أثبت أنه كان على ظهر سفينة غرقت أو كان على متن طائرة سقطت أو كان من أفراد القوات المسلحة وفقد أثناء العمليات الحربية ويصدر رئيس الوزراء أو وزير الدفاع حسب الأحوال وبعد التحرى واستظهار القرائن التي يغلب عليها الهلاك قرارا بأسماء المفقودين الذين اعتبروا أمواتا ويقوم هذا القرار مقام الحكم بموت المفقود.

أما في الأحوال التي لا يغلب على المفقود فيها الهلاك فإن تحديد المدة التي يحكم فيها بموته يترك للمحكمة على ألا تقل عن ٤ سنوات من تاريخ فقدته وذلك بعد التحرى لجميع الطرق الممكنة الموصلة لمعرفة ان كان المفقود حيا أم ميتا.

أما نص المادة ٢٢ فيقول انه بعد الحكم بموت المفقود أونشر قرار رئيس الوزراء أو وزير الدفاع باعتباره ميتا تعتد زوجته عدة الوفاة وتقسم تركته بين الورثة الموجودين وقت صدور الحكم أو نشر القرار في الجريدة الرسمية.

وفيما يختص بميراث المفقود وحقه في ارث غيره يقول المستشار محمود خليل: ان المادة ٤٥ من قانون الموارث نصت على أن يوقف للمفقود من تركه مورثه نصيبه فيها فإن ظهر حيا أخذه وأن حكم بموته يرد نصيبه الى من يستحقه من الورثة وقت موت مورثه وان ظهر حيا بعد الحكم بموته أخذ ما تبقى من نصيبه بأيدي الورثة.

ويضيف انه اذا فقد شخص وقف ما له فلا يعطى ورثته منه شيئا حتى يحكم بوفاته أو يصدر قرار بوفاته وحينئذ تقسم التركة على ورثته الأحياء ولو تقديرا وقت صدور الحكم أما الذين توفوا من ورثته قبل صدور الحكم بموته فلا يحق لهم في ميراثه وذلك للتشكك في حياته ووفاته وقت موتهم. والقى المستشار محمود خليل الضوء على نقطة غاية في الأهمية عندما طالب كل الأشخاص الذين لهم اشقاء أو أبناء أو آباء أو أقارب

فى حادث العبارة المنكوبة أن يسرعوا إلى محاكم الأحوال الشخصية فى الدوائر التى كان يقيم فيها الشخص المفقود لإقامة دعوى بتحديد وكيل عن الشخص الغائب لحفظ أحواله واستيفاء حقوقه والانفاق من ماله على من تجب عليه نفقته من أصوله وفروعه إلا أنه لا يجوز تقدير نفقة فى أمواله لغير هؤلاء من أقاربه لكونهم لا يستحقون نفقة على الغائب إلا فى حضوره لأن النفقة تجب عليه حينئذ بالقضاء والقضاء على الغائب ممتنع ويقول أن وكيل الغائب من حقه إدارة أملاكه وصرف راتبه الشهرى وجمع إيرادات أعماله وكل ما يخص الغائب. وحول إذا ما كان يحق الأسر المفقودين المطالبة بالتعويض الآن يجيب المستشار خالد البحيرى رئيس المحكمة قائلا: أن أسر المفقودين لا يستطيعون المطالبة بالتعويضات القانونية إلا بعد فوات المدة التى حددها القانون لاعتبار المفقود متوفيا أما فيما عدا ذلك من إعانات وتبرعات فيمكن لأسر المفقودين صرفها ويطالب المستشار فى هذا الشأن بضرورة تبني مشروع بقانون خاص يتم فيه استثناء تلك الحالات من القواعد العامة بالنسبة للمدة التى حددها القانون لاعتبار المفقود متوفيا نظرا لأن حجم الكارثة كبير أما فيما يتعلق بإذا ما قامت بعض الشركات بكتابة عدم مسئوليتها عما يحدث للركاب وذلك فى تذاكر النقل فيجيب المستشار أن كتابة مثل هذه العبارات تعد مخالفة واضحة لنصوص القانون وأنه حتى لو تم ذلك نحايلا على القانون ومستغلا ثغرات فيه فالشركة أو الجهة التابعة لها السفن أو العبارات تكون مسئولة عن تعويض الركاب حتما.

■ فاطمة الدسوقي - سميرة على عياد

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

تعليق

يكتبه: عبد العظيم درويش

azimdarwish@ahram.org.eg

من القاع إلى القاع!!

الشيء الوحيد المؤكد أنه لم تتح لأي منهم أى فرصة للاختيار سواء فى حياته أو لحظة موته ... فالفقر لم يكن رغبتهم... ووحشة الاغتراب كانت مفروضة عليهم... والعيش على هامش الحياة لم يكن اختيارهم... حتى لحظة الموت غرقا كانت مصيرهم الذى فرضه عليهم تأمر الإهمال والتسيب واللامبالاة....!!

حتى هذه اللحظة لم أجد مبررا واحدا لحالة الصدمة التى فوجيء بها المجتمع... فمن سكن قاع البحر الأحمر مجرد فئة مهمشة من المواطنين الذين ليست لهم أنياب أو حتى أظافر... مواطنون محدودو الدخل أو معدوموه... يقاتلون من أجل لقمة عيش... يصارعون الفقر غير أنهم فى النهاية يستسلمون له.. وباختصار هم «أبناء البطة السوداء» الذين أبدلوا مواقعهم من قاع المجتمع إلى قاع البحر!!

دون حذف أو اختصار فإن كل شيء يتكرر بذات الوتيرة.. لهذه الفئة التى تشكو دوما من نسيانها.. فما حدث فى قطار الصعيد.. الذى أكلت نيرانه قبل أكثر من عامين نحو ٣٠٠ مواطن كل ذنبهم أنهم ولدوا فقراء وكانت الدرجة الثالثة محرقة لشى أجسادهم.. تكرر معهم وكانت «السلام ٩٨» تابوتا لهم استقر فى قاع البحر....!!

فى كل يوم تغرق عبارة فى مياهنا.. يحترق قطار للدرجة الثالثة على أرضنا ولكن بشكل مغاير.. فى المواصلات... فى الصحة.. فى التعليم.. فى العشوائيات.. حتى فى صرف المعاش... فكل مايقدم من خدمات لتلك الفئة المهمشة يجب أن يدمغ «بالإهمال.. والتسيب.. واللامبالاة» لا لشيء إلا لأنها تقدم لفقراء!!

تفترس البلهارسيا أكبادهم وتنفرد خلايا السرطان ببقاياها
بسبب طعام غرق في مبيدات فاسدة... يسيطر الفشل على كلاهما
نتيجة عدم قدرتهم على شراء زجاجات مياه معبأة ويغادر
معظمهم الحياة لأنهم لا يمتلكون حق العلاج...!!
ينحسر أبناء معظمهم وسط ٦٠ أو ٧٠ تلميذا في فصول فترة
ثالثة بمدرسة لا تمتلك من مقومات التعليم سوى لافتة على بابها
تحمل اسم الوزارة... فهم لا يمتلكون ترف التعليم الخاص....
تختنق صدورهم بسحابة سوداء... تسرى السموم في
شرايينهم... يلهثون عطشا.. يخوضون في مياه الصرف
الصحي ويبحثون عن مواقع مأواهم وسط أكوام القمامة لأنهم
لا يمتلكون تكاليف السكن في شوارع تخرقها مواكب المسئولين!!
يغادرون الحياة وسط طوابير تخرق الشوارع أمام منافذ...
تفتقد لأبسط قواعد الأدمية.. بعد أن فشلوا في تسلم معاشاتهم
التي يتركونها لورثتهم... ولكل هذه الأسباب أو لبعضها
وباختصار كان لابد أن ينتقل هؤلاء من قاع المجتمع إلى قاع
البحر، فقد فقدوا قيمتهم وأمانهم وأمالهم وطحنهم المجتمع بكل
قسوة قبل أن تبتلع مياه البحر بقاياهم...!!

□ عقب صدمتنا المروعة للنكبة التي منيّا بها في المياه الإقليمية بالبحر الأحمر يوم الجمعة الماضي

مقرحات لخبراء القانون والتأمين والسلامة البحرية.. لكيلا تتكرر مرة أخرى كارثة «العبرة الغارقة»

(بعد مرور أسبوع حتى اليوم على «صدمتنا الكبرى» في ابتلاع اليم الجمعة الماضي على ما يقرب من ألف غال وغالية علينا من فلذات أكبادنا في كارثة غرق العبارة «السلام بوكاشيو» ٩٨ في أعماق البحر الأحمر.. ربما تفيد مقترحات مهمة علمية حرصت الصفحة على استخلاصها من تجارب العمر لخبراء القانون والتأمين البحري والسلامة البحرية.. لكي نضعها أمام المسؤولين الذين يمكنهم أن يفيدوا منها في تحويلها إلى «حائط صد» ضد تكرار المصيبة التي أدمت قلوبنا

قيد لا ينبغي رفعه

■ لواء د. فاروق ملش أستاذ القانون البحري بأكاديمية العربية للعلوم البحرية

○ في معظم الدول من حق مالك السفينة أن يسجلها في أية دولة، إذا قبلت ذلك، وبالتالي يرفع علمها، وهناك دول معينة تسمى دول «أعلام الملائمة» عددها في حدود ١٢ دولة، ومنها بنما وليبيريا وقبرص تسهم في تحسين دخلها بقبول تسجيل سفن الدول الأخرى لديها، لأن اقتصادياتها ضعيفة وتحصل منها على ضرائب، وهذه الدول تطلب شروطاً مخففة بالنسبة للمطاقم سواء في التجهيز أو التشغيل، وبعض أصحاب السفن في الدول البحرية الكبرى مثل فرنسا والنرويج تفضل تسجيل السفن المملوكة لها في بنما مثلاً وتحمل جنسية بنمية، ولكن يظل حق الملكية قائماً بمعنى حق التصرف في السفينة والانتفاع بها.. وتتبع الجنسية العلم الذي ترفعه ولا يمكن تجنيس سفينة في دولتين في آن واحد.. ولسنا من دول «الأعلام الملائمة» وقيد البحث الآن رفع هذا النص.

لا يوجد في القانون البحري المصري بند يسمح بتسجيل سفينة ملكيتها مصرية في إحدى دول «أعلام الملائمة» بل على العكس فإن السفينة المملوكة لشركة مصرية وتحمل علم مصر لا يجوز بيعها وتسجيلها تحت علم أجنبي إلا بعد موافقة الوزير المصري المختص

والغريب أنه قيد البحث الآن طبقاً لما يطلبه بعض ملاك السفن رفع هذا النص مع أنه يمثل ضماناً مهماً.

الإلزام بالتسجيل في مصر

■ د. م. عوض حسنين رئيس الاتحاد المصري للتأمين

« طالما أن العبارة أو السفينة مصرية وركبها مصريون ينبغي أن يتم التأمين عليها في مصر، لأن قانون الإشراف الرقابي ينص على أن الممتلكات المصرية يتم التأمين عليها وعلى مستخدميها لدى شركات مصرية، ولكن يتم الهروب من الخضوع لهذا القانون بتسجيلها في الخارج ورفع علم دولة أجنبية عليها.

إنشاء إدارة للأخطار

■ د. عادل منير رئيس هيئة الرقابة على التأمين

نعد حالياً دراسة لإنشاء «إدارة للأخطار» وتطبيقاتها، لاعداد نظم للوقاية وخفض الخسائر، وتدخل في ذلك المخاطر البحرية. وذلك للتأكد من أن إدارة السفينة تطابق معايير إدارة الأخطار العالمية، وليس بمنطق الأمن والسلامة فقط.. لأن هذه الجزئية مجرد فرع من منظومة إدارة الأخطار، ومثل هذه الإدارة موجودة في دول العالم المتقدمة.. ولكن لا تتوافر لدينا الكوادر الفنية القادرة على تطبيقها.. ولم نؤهلها حتى الآن وهو ما يعد تأخيراً من جانبنا إلى حد ما.. وعلى أن «إدارة الأخطار»



● د. عادل منير ●

البحري
والمالية، كما
حدث في
غرق سالم
اكسبريس
من ١٥ سنة،
تكون
مهمتها
اجراء
اتصالات -
على غير
الطريقة
التقليدية - بما

تتبعه العبارة الغارقة من نوادي
الحماية للتوصل الى تسوية ودية
للتعويضات خارج إطار القضاء ،
بحيث لا يطول صرف المستحقات .
○ وعلى مجلس الشعب استصدار
تشريع على وجه السرعة يسمح
باعتبار المفقودين في عداد المتوفين
لا أن ننتظر سنة كما حدث في
التشريع الذي صدر عند غرق العبارة
سالم اكسبريس ، فيكفي الانتظار
١٣٠ يوما أخذا من القياس على
النص القرآني لعدة المتوفى عنها
زوجها . وبالطبع هذا يتطلب فتوى
من الأزهر الشريف .

○ ومادام التأمين على الركاب
في نوادي الحماية ليس إجباريا
.. فلا بد أن يصدر مجلس الشعب
تشريعا بوجوب التأمين الاجباري



● د. معوض حسنين ●

تتوافر في
كثير من
البنوك
الغربية
التي تفيد
في تطبيق
معايير
ادارة
الخطار
المالية،
ومنها
معايير
الائتمان في
منح القروض.

وعندما تتوافر ادارة للاخطار في
شركة بحرية ينخفض قسط التأمين
عليها في البنوك، باعتبار أنها
حددت شروط السلامة وتابعت
توفيرها وتقوم ادارة الاخطار بنشر
الوعي العام بها وبطرق ادارتها.
وسوف تتابع أيضا التدريب
والترخيص للكوادر وهي ضمن
خدمات شركات التأمين لكي تعطى
عملاؤها استشارات لإدارة الاخطار .

أدوار مسئولية واجبة

■ د. صلاح المقدم : خبير

متخصص في القضايا البحرية
○ الأمر الذي يجب أن يثار حاليا ،
هو ضرورة أن يشكل مجلس الوزراء
لجنة وزارية من المعدل والنقل

.. وزيادة الدوائر القضائية

○ ومع أن محكمة سفاجا هي المختصة بعد وقوع الحادث ، إلا أنه يجب أن تنشأ وزارة العدل دوائر قضائية أكثر لنظر القضايا المتعلقة بهذه الكوارث.. ومن المبادئ الدولية الأيتقيد القاضى بعلم الدولة المرفوع وانما عليه أن يتحرى حقيقة تبعية السفينة . ومع أن التعويض فى القانون البحرى المصرى ١٥٠ الف جنيه للراكب المفقود كحد أقصى فإن أغلب الأحكام تقضى بالاقبل ، مع أن معاهدة لندن ١٩٧٦ فى تحديد المسئولين عن الدعاوى البحرية والسارية فى مصر تعطى ضعف الحد الأقصى لمبلغ التعويض المحدد فى القانون البحرى المصرى .

على ركاب السفن التى تدخل المياه الإقليمية مثل التأمين الإجبارى على السيارات .

○ وعلى وزارة النقل ضرورة مراجعة أوضاع هيئات الإشراف الدولية على السفن بهدف أن تصدر بيانا سنويا باسماء الهيئات التى تشطبها بعد أن يثبت لها أنها تتساهل فى منح شهادات الصلاحية ، وتمنع الموانئ المصرية دخول السفينة التى تحمل أى شهادة منها .

○ كما أن على نقابة المحامين تشكيل مجموعة من المحامين المتخصصين فى القضايا البحرية لتتطوع فى الدفاع عن ورثة الضحايا والمطالبة بالتعويضات حيث إن أغلبهم من الفقراء ، الذين لا قبل لهم بأتعاب التقاضى ، وتصدر النقابة بذلك بيانا إعلاميا بهذا الشأن .

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

في موكب جنازى بالغردقة

دفن ٥٩ جثة مجهولة وأشلاء بعض الضحايا في مقبرة جماعية

الغردقة

عصام مليجي

عرفات على

مصطفى المليجي

محمد دنيا

عمرو الفار

في موكب جنازى أدمى القلوب وآسال الدمع من العيون تخللته مشاهد لطم الخدود وبكاء الرجال وصراخ النساء تم ظهر أمس دفن ٥٩ جثة في جنازة جماعية مهيبة بعد فشل كل الجهود في التعرف على هذه الجثث التي ضاعت معالمها وتشوهت فضلا عن وجود كمية من الأشلاء.

وقد حملت ٢٤ سيارة اسعاف نعوش هؤلاء من مستشفى الغردقة في لحظات صمت رهيبية ارتجفت خلالها القلوب وتعاليت بعدها أهات الألم وصرخات الحزن والغضب وكان هؤلاء الأسر لم يكفهم موت ذويهم في هذه الكارثة بل مازاد من وطأة مأسيتهم عدم التعرف على ذويهم ودفنهم بأيديهم حيث سار المشهد الحزين إلى موقع المقبرة الجماعية التي أعدت لهم بمنطقة الغردقة يتقدمها اللواء بكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر وقيادات الأمن والأجهزة التنفيذية

والشعبية ورجال الدين وخلفهم حشد كبير من الأهالى المكثومين بعد اقامة صلاة الغائب على أرواح الشهداء.

وقد تمت اقامة سرادقين كبيرين لتلقى العزاء فى الشهداء

حيث اقامت المحافظة أحدهما بينما أقام أحد أعضاء مجلس الشعب سرادقا آخر، كما تم اعداد اتوبيسات لنقل المشيعين إلى محافظاتهم وبذلك يكون قد تم دفن جميع الجثث المجهولة بناء على قرار النائب العام ولم يتبق بالمستشفى سوى الجثث التي تم التعرف عليها وجار تسليمها لأسر الضحايا.

تمت عملية الدفن داخل مقبرة جماعية بناء على رغبة أهالى الضحايا الذين كانوا قد تجمعوا ظهر أمس الأول أمام محكمة الغردقة الجزئية وتم عرض الأمر على النائب العام الذى وافق على دفن الجثث المجهولة فى جنازة جماعية، وظهر أمس حملت ٢٤ سيارة اسعاف جثامين الشهداء المجهولين إلى المقبرة وسط مشاعر من الحزن والأسى، بينما أكد رجال الدين أثناء اقامة صلاة الغائب أن الموت حقيقة مؤكدة والغرقى يعتبرون فى عداد الشهداء فى الوقت الذى قال فيه بعض المشيعين إن قرار الدفن الجماعى هدا من غضب النفوس الثائرة وأراح الأهالى من ألم الترقب والانتظار.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

نظيف يتابع تطورات تشكيل اللجنة الدولية الخاصة بالعبارة المنكوبة

يتابع الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مع الوزارات المعنية ومحافظة البحر الأحمر أولا بأول تطورات تشكيل اللجنة الفنية الدولية المكلفة بالبحث فى الاسباب التى أدت إلى غرق العبارة المنكوبة «السلام - ٩٨» وذلك عقب لقاء الدكتور نظيف مع متروبولس السكرتير العام للمنظمة البحرية الدولية.

وصرح الدكتور مجدى راضى المتحدث باسم مجلس الوزراء أمس بأن الدكتور أحمد نظيف أكد ضرورة الالتزام

بالمعايير الدولية فى عمل لجنة التحقيق، والالتزام بالشفافية الكاملة وعرض جميع التفاصيل الفنية حول الحادث عقب وضع اللجنة تقريرها الشامل عن حادث غرق العبارة.

وقال راضى إنه يجرى حالياً تنفيذ تكليفات الرئيس حسنى مبارك بشأن التحقيق فى حادث غرق العبارة، ومراجعة القوانين والقواعد المعمول بها فى مجال النقل البحرى، لتفادى وقوع مثل هذه الحوادث فى المستقبل وتحقيق أعلى معدل للسلامة على السفن.

٥٢ ناجيا يصرفون التعويضات التى قررها الرئيس مبارك

واقع سجل ركاب العبارة تضمنت ٢٩٢ راكبا من أبناء المحافظة وصل عدد الناجين منهم حتى الآن إلى ٧١ ناجيا، تم صرف الإعانة لعدد ٥٢ منهم فى منازلهم بالقري والمدن.

ومن ناحية أخرى وصل عدد الجثث التى تم التعرف عليها من قبل أهالى الضحايا وتسلمها وتم دفنها حتى أمس ٥٤ جثة من ركاب العبارة المنكوبة ومازال ١٦٧ من أبناء محافظة سوهاج ركاب العبارة فى عداد المفقودين، وبدأ أهالى الضحايا إقامة السرايدات لتلقى العزاء فى ذويهم.

سوهاج - من محمد مطاوع علام:

وصل عدد الناجين من كارثة العبارة «السلام ٩٨» من أبناء محافظة سوهاج الذين تم صرف الإعانة التى قررها الرئيس مبارك حتى أمس ٥٢ ناجيا، وبلغت قيمة المبالغ التى حصلوا عليها ٧٨٠ ألف جنيه، بواقع ١٥ ألف جنيه لكل ناج.

صرح بذلك المهندس كمال عبدالدايم وكيل وزارة التضامن الاجتماعى بالمحافظة، وأضاف أن الكشفوف التى وردت إلى المديرية من وزارة التضامن من

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

وزير العدل:

سرعة استخراج إعلام الوراثة لأهالي ضحايا العبارة المنكوبة

أصدر المستشار محمود أبو الليل وزير العدل توجيهاته إلى إدارات الوزارة والمحاكم بالإسراع في إجراءات استخراج إعلام الوفاة والوراثة لأهالي المتوفين في حادث غرق العبارة «السلام ٩٨»، حتى يتمكنوا من صرف التعويضات المقررة لهم في أقرب وقت ممكن.

تسليم قيمة التعويض

بالكامل لأول الناجين

المنبأ - مكتب الأهرام: تسلم أمس أول الناجين من حادث غرق العبارة «السلام ٩٨» بمحافظة المنيا قيمة التعويض المقرر له، بينما تجرى مديرية التضامن الاجتماعي بالمحافظة حصر المتضررين من الحادث، تمهيدا لصرف بقية التعويضات.

وحصل مصطفى حبشي أحمد إسماعيل على شيك قيمته ١٤ ألفا و ٥٠٠ جنيه، وهي قيمة التعويض المقرر للناجي.

وصرح محمد محروس وكيل مديرية الشؤون الاجتماعية بأنه تلقى كشفا بأسماء المضارين من الحادث بالمنيا، ويضم ٣١ راكبا من بينهم ٢٥ راحوا ضحية للحادث، و٦ ناجين.

مساعدات عاجلة لضحايا

العبارة من أبناء قنا

أعلن اللواء مجدى أيوب محافظ قنا أمس أنه تم صرف ٢٤٠ ألف جنيه من المساعدات العاجلة التي قررها الرئيس حسنى مبارك لأسر الضحايا والمصابين في حادث العبارة المنكوبة من أبناء المحافظة بواقع ١٥ ألف جنيه لكل مصاب و ٥ آلاف جنيه لكل متوفى على أن تستكمل إلى ٣٠ ألف جنيه لحين استكمال إجراءات إعلام الوراثة.

محافظ البحر الأحمر:

تضائل فرص العثور

على ناجين أو ضحايا جدد

أكد اللواء أبوبكر الرشيدى محافظ البحر الأحمر تضائل فرص العثور على ناجين من حادث غرق العبارة «السلام ٩٨» أو جثث ضحايا جدد، حيث لم تسفر عمليات البحث التي تمت في عرض البحر على امتداد منطقة الحادث والمناطق المحيطة بالحادث، والتي استمرت على مدى الـ ٢٤ ساعة الماضية، إلا عن العثور على جثة واحدة.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

السلطات السعودية تحدد موقع غرق العبارة

حطام العبارة يحوى نحو ٥٠٠ جثة على عمق ٧٥٠ مترا

الناجون السعوديون يعتزمون مقاضاة الشركة المالكة

جدة - حسن عاشور وجميل عفيفي:

حددت الجهات الأمنية في المملكة العربية السعودية موقع حطام عبارة «السلام ٩٨» الغارقة في عمق المياه وذلك في منطقة تبعد ٥٨ ميلا عن الشاطئ السعودي و٤٣ ميلا عن السواحل المصرية بعمق يتراوح ما بين ٧٥٠ إلى ٨٠٠ متر.

وقال المقدم سلطان القبات قائد القوات البحرية السعودية بمنطقة تبوك إن موقع السفينة تم تحديده بناء على إشارة استغاثة أطلقتها العبارة المنكوبة واستقبلتها السفينة البريطانية التي أنقذت بعض الناجين ورادار مدينة جدة.

وأضاف قائد منطقة تبوك أن الموقع المذكور شهد طفو عدد كبير من الجثث دون سترات نجاة وهو ما يؤكد صحة الموقع، مشيراً إلى أن حطام العبارة لا بد أن يحوى ما لا يقل عن ٥٠٠ جثة يستحيل انتشالها بأحدث الوسائل التكنولوجية نظرا للعمق الكبير الذي استقرت عنده العبارة.

ومن ناحية أخرى أعلن عدد من الناجين السعوديين من الحادث اعتزامهم مقاضاة الشركة المالكة للعبارة المنكوبة بسبب الأضرار

التي لحقت بهم. وقال الناجون إنهم عانوا بسبب الحالة المتهالكة للعبارة وواجهوا لا مبالاة من طاقم العبارة الذين لم يكن لهم هم سوى النجاة بأنفسهم. وقامت لجنة عليا من السلطات السعودية أمس بزيارة ميناء ضبا للاطلاع على التقارير الفنية الخاصة بالعبارة المنكوبة والتسجيلات والوثائق الخاصة بها حيث سيتم اعداد تقرير مفصل عن كيفية خروج العبارة من الميناء ومدى خضوع حركة السفن لمعايير السلامة المطبقة في الموانئ السعودية وانحصر العمل في ميناء ضبا على استقبال ومغادرة سفن البضائع وذلك بعد توقف رحلات شركة السلام من وإلى موانئ سفاجا والغردقة والسويس بناء على قرار من السلطات المصرية.



المصدر: الوفد

التاريخ: ١١ فبراير ٢٠٠٦

رحلة كل يوم

- لماذا تأخروا في التّقاط
استغاثة العبارة السلام.. لماذا لم
تخرج قوارب الانقاذ لالتقاط
الناجين.. لماذا الإهمال في استقبال
الناجين والضحايا.. دي حاجة
آخر سفالة.
- انت بتقول إيه.
- مش قصدي.. أنا بأقول دي
حاجة آخر سفاجة!!

نؤاد فواز

إرشادات السلامة.. فريضة غائبة

طاقم السفينة لا يرشد
الركاب عن مكان وسائل
الإنقاذ أو طريقة استخدامها
الاكتفاء بملصقات التعليمات
لا ينقذ الضحايا



■ قبطان صلاح جمعة



■ إرشاد الركاب الى استخدام وسائل الإنقاذ فريضة غائبة في السفن

■ المشهد المألوف عند ركوب
الطائرة أن تبدأ المضيفات قبل
إقلاع الرحلة بشرح وسائل الإنقاذ
وكيفية استخدامها بمجرد وقوع
أى ظرف طارئ.. لكن هذا المشهد
يغيب تماما فى حالة السفن
والعبارات التى لا تخلو من
وسائل إنقاذ مثل القوارب
المطاطية وسترات النجاة
وقوارب الإنقاذ وغيرها التى
تحولت إلى مجرد ديكور أو
إجراءات شكلية لاستكمال أوراق
ومستندات العبارة لدى الجهات
المختصة..

أما طاقم العبارة فهو لا يهتم
بشرح وسائل الأمان والإنقاذ أو
كيفية استخدامها فى حالة وقوع أى
كارثة.. ولكن مالكي السفن يصرون
على ذلك ويؤكدون توزيع ملصقات
على مختلف الكبائن توضح كيفية

استخدام هذه
الوسائل، وكان هذا
يكفى دون النظر
إلى أن الركاب منهم
الأممى الذى لم
يستكمل تعليمه أو
ربما لم يلتحق بأى
مرحلة تعليمية،
فضلا عن أن
الكارثة عندما تقع
لن يسعف الوقت
طاقم السفينة حتى
يشرح ما لم يقله
من قبل، ولن
يسعف الوقت
الركاب أيضا حتى

وقوع حادث أن يقوم فوراً بتجميع الركاب في مناطق تجمع محددة للحفاظ على اتزان السفينة ويصعد بهم إلى سطح السفينة على أن يقوم طاقم البحارة بإنزال الفلايك إلى البحر ورمى عدة أطواق للنجاة في البحر.

أما بالنسبة لوسائل الإنقاذ الموجودة في السفينة توجد إرشادات عنها بكل حجرة وهي ليست في حاجة إلى توعية بكيفية استخدامها لأنها بسيطة وتعمل تلقائياً، فهناك قوارب جاهزة للاستخدام الفوري موجودة على جانبي السفينة يتم إنزالها في الماء والنزول إليها قبل غرق السفينة، وهناك أيضاً الرماصات (قوارب إنقاذ تعمل تلقائياً) توجد بالسفينة مغلقة بغلاف " (فيبر جلاس) وبها حبل (تنتر) مثبت بجسم السفينة حتى تطفو على السطح في حالة غرق السفينة ونزولها إلى عمق معين ليستعين الركاب بها للنجاة من الغرق، وهذا ما حدث بالفعل عندما تم إنقاذ عدد من الركاب في العبارة "السلام ٩٨"، حيث استعانوا بهذه الوسيلة تلقائياً، بينما الغالبية العظمى من الركاب الذين غرقوا لم يستطيعوا استخدامها.

يقرأوا «التعليمات» في أثناء الغرق، فضلاً عن أنهم لن يستطيعوا الحصول على أدوات الإنقاذ لأنهم لا يعرفون مكانها أساساً! وحتى من عثر عليها لم يعرف كيف يستخدمها لينجو من الغرق.

المشكلة ليست فقط في إهمال طاقم السفينة وتكاسله عن إرشاد الركاب لطريقة استخدام أدوات الطوارئ، لكنها تكمن أيضاً في إهمال أجهزة التفتيش وعدم تأكدها من سلامة وسائل الإنقاذ وسهولة الوصول إليها. ويؤكد القبطان صلاح جمعة الذي عمل على عبارتي «السلام ٩٢» و«السلام ٩٦» أن كل ربان هو المسئول الأول عن سلامة سفينته وتدريب طاقمها على كيفية القيام بأعمال الإنقاذ وإرشاد الركاب عن كيفية استخدام وسائل الإنقاذ عند وقوع أي حادث.

وأضاف: إنني أقوم بصفة دائمة كل ٣ أيام تقريباً بعمل مناورة لطاقم السفينة عن كيفية اقتحام حريق ومغادرة الطاقم والركاب السفينة عند حدوث كارثة، حيث يجب على طاقم المركب عند حدوث أي مؤشر لاحتمال

تتمتل في
سترات النجاة
وقوارب الإنقاذ
الصغيرة
الموجودة على
جانبي السفينة
للنزل بها فوراً
بمجرد حدوث
أى كارثة،
وهناك أيضاً
القوارب المطاطة

ذات النفخ الذاتي التى يتم
انتفاخها تلقائياً بمجرد نزولها
الماء، وتلك هى التى شاهدها
تطفو على سطح الماء فى أثناء
تصوير الكارثة واستعان البعض
بها بصورة تلقائية، مما أدى إلى
نجاتهم من الموت - عدد كبير منهم
من طاقم العبارة، بينما - للأسف
الشديد - نجد أن الغالبية العظمى
من الركاب لم يستطيعوا النجاة
لجهلهم بكيفية استخدام تلك
الوسائل.

■ نادية الملاخ

ويشير كابتن طيار حلمى واصف.
أحد الذين قام بالاشتراك فى أكثر من
رحلة من الرحلات التى قامت به
عبارات السلام إلى موانئ دول البحر
الأحمر.. إلى الحالة السيئة لتلك
العبارات سواء من حيث الحفاظ
على سلامة الركاب أو الإمكانيات
البسيطة المزودة بها أو إدارة المركب
التى تختلف من مركب لأخرى نتيجة
انفراد قبطان الباخرة بالمسئولية
كاملة، قائلاً: لقد قمت بالاشتراك فى
٣ رحلات إلى موانئ أوروبا وكل
رحلة كانت تختلف عن الأخرى من
ناحية الاهتمام براحة الركاب، لكن
الشيء المشترك فى جميع الرحلات
هو عدم إعطاء أى إرشادات حول
كيفية استخدام وسائل الإنقاذ
الموجودة بالمركب وأماكن وجودها،
كما هو الحال بالنسبة للطيران،
ويؤكد كابتن أسامة عبدالصمد

خبير الغوص
والإنقاذ أن أى
عبارة أو سفينة
لا بد أن توجد
بها وسائل أمان

المصدر: الأهرام
التاريخ: ١١ فبراير ٢٠٠٦

القوانين البحرية سليمة لكن المشكلة فى تطبيقها!

التأكد من صلاحيتها على مختلف الأصعدة سواء بالنسبة لمتانة السفينة أو وسائل تأمين الركاب، كما أن القانون البحرى تضمن ضمانات واسعة فى مقدمتها أنه فرض على أى سفينة فى عرض البحر أن تغيير اتجاهها صوب سفينة أخرى غرقت أو معرضة للغرق لانقاذ الركاب.

هذا الطرح السابق يتفق معه المستشار رفعت موسى - أستاذ القانون البحرى بقسم بناء وعمارة السفن بجامعة السويس - ويؤكد سلامة وصلاحيه القانون البحرى المتبع الآن، وأنه تم وضعه ليتفق مع أحكام المعاهدات الدولية والسوابق القضائية.

وأضاف: أن مكنم الخطورة بالنسبة للقانون هى أن المسئولين يصدرن قرارات لا تلتزم بما نص عليه القانون وأنه يتم التلاعب والالتفاف حوله بأساليب من شأنها التشويش على نصوص القوانين البحرية. بما يجعل حدوث الكوارث سهلاً ووارداً فى أية لحظة، فمثلاً تجد أن شركة السلام صاحبة العبارة المنكوبة تتبع خطأ ملاحياً دائماً وترفع على كل سفنها علم دولة «بنما». وهذا يرجع إلى أن قانون السلامة البحرية ينص على أنه لايجوز على أى سفينة أن ترفع علم مصرى دون أن يكون عمرها أقل من ١٥

■ جاء تكليف الرئيس

مبارك للدكتور نظيف بمراجعة القوانين والقواعد المعمول بها فى النقل البحرى لي طرح عدة تساؤلات:

هل يتم العمل بقوانين النقل البحرى؟ وبماذا تنص هذه القوانين؟ وهل يتم الالتزام بها؟ أم أنها قوانين مهلهلة تحتاج إلى مراجعة وتعديل؟

الدكتور فريد العرينى - أستاذ القانون البحرى بجامعة الاسكندرية - يقول: «إن قانون النقل البحرى وضع بما يتفق ويناسب المعاهدات الدولية، وأنه لا يوجد عيب فى القانون ونصوصه إنما المشكلة تكمن فى الأساليب التى تتبعها شركات القطاع

الخاص والذى تنجح عن الالتزام بتطبيق القوانين، فالقانون البحرى يفرض شروطاً واضحة ومحددة للتأكد من سلامة السفن

وصلاحيتها للملاحة لكن عند التنفيذ على أرض الواقع يتخلى البعض عن نصوص ومواد القانون التى تتضمن مواصفات محددة فمثلاً ينص القانون على عدم خروج السفينة من الميناء إلا بعد

بنصوص القانون بل أنها تفرغ القانون من محتواه.

وفيما يتعلق بقانون الانقاذ فإن القانون البحرى واضح ومحدد ويفرض على السفن أثناء الإبحار أن تتوجه إلى السفن المشرفة على الغرق وتفرض حقها فى الانقاذ حتى لو وجدت صعوبات من قبل القبطان أو طاقم السفينة، وذلك التزاما بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعارف عليها لكن ما يحدث الآن فى مثل هذه الكوارث يضرب بنصوص القوانين عرض الحائط ولذلك فإنه من الواجب مراقبة تطبيق القوانين فهى من أقوى القوانين صلاحية.

أما أحد خبراء التفتيش البحرى الدولى فيرى ضرورة أن يتم اختيار طاقم التفتيش من ذوى الخبرات والكفاءات العالية ويتم مراقبة أدائهم وتقاريرهم على أرض الواقع حتى لا تتحول عمليات الكشف على السفن إلى شهادات روتينية على الورق فقط، وربما تختلف أساليب التفتيش من دولة إلى أخرى لكن الرقابة على أداء المفتشين هى أقصر الطرق لضمان السلامة وتوفير الأمان.

■ جمال الكشكى

عاما بالنسبة للسفن التى تقل ركابا و ٢٠ عاما بالنسبة للسفن التى تقل بضائع ولذلك تجد أن مثل هذه الشركات تلتف حول القانون وتذهب إلى دول يكون قانونها غير مقيد بشروط أو فترة زمنية محددة لعمر السفن، وهنا لابد من وقفة ولابد أن يتم تعديل النص القانونى أو يتم إصدار قرار من وزير النقل بأنه لا يجوز تشغيل السفن على خطوط منتظمة ودائمة إلا بعد التزامها بقانون السلامة المصرى وفى حالة عدم الالتزام بذلك يتم حظر إبحارها فى خطوط ملاحية منتظمة.

وفى نفس السياق يطالب المستشار موسى ضرورة تطبيق التفرقة فى قانون الرسوم بين السفن المصرية

والأجنبية فرغم أن القانون يحدد صراحة هذه التفرقة إلا أن هناك قرارا صدر عام ١٩٩٥ من وزارة النقل

عامل السفن الأجنبية نفس المعاملة المالية للسفن المصرية وهذا يخالف ماورد بقانون الرسوم المصرى ويؤكد المستشار موسى أن ما يحدث الآن من قرارات يتخذها المسئولون لا تتفق ولا تلتزم

تلاعب من شركات

القطاع الخاص لعدم

الالتزام بالقانون المصرى

رائحة الموت كانت تفوح من البحر الأحمر

مصارعة الأمواج ٥٠ ساعة

بمساعدة لوح خشبي

أهالي الضحايا ناموا في العراء وعانوا

الأميرين التعرف على جثث ذويهم

تكديس جثث الضحايا يهدد

بوتفوق كسارته صحية



كانت سنوات حتى بزوغ النهار واكتشفت أن الشيء الذي علق بقدمي لم يكن سوى قطعة من قماش ربما تكون لأحد الضحايا الذين بدأوا يطفون على سطح المياه رغم أنهم كانوا ممسكين بأطواق النجاة ولكنها إرادة الله.

وتروي إحدى السيدات التي تدخل القدر لإنقاذها من الموت أن ما أصعب على النفس أن تفرط في الأمانة ولكن ليس بارادتها وتصف لنا المشهد الذي جعلها تنخرط في البكاء أنها كانت متعلقة بطوق النجاة وفجأة اقترب منها رجل يحتضن قلذة كبده ولكن الرجل كان في حالة إرهاب تام فقد شعر بأنه يصارع الموت وطلب منها أن تمسك بالطفل لإنقاذه ولبت السيدة مطلب الرجل الذي فور تسليمه الطفل لها لفظ أنفاسه الأخيرة.

وأمام هذا المشهد الذي راح فيه الطفل الذي يبلغ من العمر نحو ست سنوات يقول «بابا.. بابا» عابثاً أبويًا واحتضنت الطفل وشعرت نحوه بعاطفة الأمومة خاصة بعد أن أصبح يتيمًا خلال دقائق وممرت ساعات وخلالها قال لي الطفل «يا تبت» بعد ما تطلع وديني لعمي في المنصورة بابا غرق خلاص وإذا بعاصفة من الموج تطيح بنا ليلحق بوالده إنها لحظات أضاعت على فرحتي بالنجاة.

مأسى المفقودين

ووسط مشاهد درامية تعتصر فيها القلوب وتدمع خلالها الأعين يروي لنا إيهاب مغاوري

ما بين الحياة والموت خيط دقيق لا يعرفه من لأحياء إلا عدد نادر من البشر اقتربوا منه بشدة وأمعنوا النظر في الجانب الآخر وعادوا يروون لحظات العذاب والرعب.. وفي ميناء سفاجا والغردقة أخذ الناجون من كارثة العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» يتحدثون «للأهرام» عن تجاربهم الأليمة وصراخهم مع المياه المالحة والأمواج العاتية للبقاء على قيد الحياة.

الناجون يتحدثون

يروى عبدربه سعيد رحلة الموت أكثر من مرة وذلك على حد قوله لقد شعرت بالموت في كل دقيقة تمر على ولك أن تتخيل نفسك وسط أمواج متلاطمة وأنا أمسك بلوح خشبي وما أصعب على النفس أن يدخل الظلام الدامس وأنا وسط البحر الذي يطلقون عليه عبارة «البحر غول» ولا يفارق خيالي أن هذه المنطقة بها سمك القرش وعلى قدر معرفتي أنه بمجرد أن يشتم رائحة دم الإنسان يصاب بهياج وينهش فيه دون تمييز، ويتنفس عبدربه سعيد، الذي ظل أكثر من ٥٠ ساعة في عرض البحر الصعداء.. ويصرخ بعدها لقد شعرت بشيء غريب اقترب من قدمي وأنا عائتم على اللوح الخشبي أصيبت بحالة من الفزع والرعب وفكرت أن أهرب ولكن كيف فالأمواج هي التي تختار الطريق وسلمت أمري إلى الله ومضت ساعات لا أكون مبالغاً عندما أصفها بأنها مرت على كما لو

سفاجا:

عصام مليجي عرفات على مصطفى المليجي محمد دنيا عمرو على الفار نادر محمود طمان

للعمل بالسعودية على مدى عشرين عاما وأراد أن يحقق رغبة أسرته في أن يقضى معهم العيدين عيد الفطر وعيد الأضحى خاصة أنه اعتاد ألا يحصل على إجازة إلا كل عامين مرة واحدة وجاء موعد سفره لعمله بالسعودية واستقل العبارة المنكوبة وما إن وصل إلى ميناء ضبا السعودي اكتشفت السلطات هناك أن جواز سفره أصبح غير صالح فلم يكن أمامه سوى العودة مرة أخرى لمصر لتجديد جواز السفر وكان القدر كان قد رسم خيوطه لتكون رحلة الموت في انتظاره ويقول شقيقه صابر إن مفارقات القدر أيضا أن شقيقى كان قد وعد أحد أقاربه بتدبير فرصة عمل له هناك بالسعودية مساعدة منه له في أن يتم زواجه إلا أن القدر حال دون تنفيذ وعده!

هكذا كانت تفاصيل بعض القصص المأساوية للضحايا وأسره إلا أنه بوجود بعثة «الأهرام» وسط الأهالي بمدينة سفاجا والغريقة كشفت أن فصول المأساة حملت بين طياتها مشاهد أخرى كانت أصعب على أسر الضحايا من لوعة فراق الأحبة.

بيانات متضاربة

وما أصعب أن تجد نفسك حائرا في انتظار المجهول، فالبيانات كانت متعددة ومتضاربة في أن واحد فمن الأهالي من حصل على صورة جثة ذويه التي تحمل رقما وعندما يتوجهون إلى المشرحة لتسلمها يكتشفون عدم وجودها ويظلون حائرين بين البيانات المضللة والتي من خلالها يتوجهون إلى مشرحة زينهم بالقاهرة ليكتشفوا أيضا عدم وجود جثث ذويهم بين الجثث المجهولة ولم يكن أمامهم سوى العودة مرة أخرى إلى الغردقة ربما للاحتماء

الحداد رحلة الحج والموت لشقيقته وأبنائها الثلاثة التي يعمل زوجها بالسعودية وخلال زيارته لهم في العام الماضي طلبت شقيقتى من زوجها أن يقدم لها خير هدية إنها رحلة الحج لتسقط عنها الفريضة وهنا وافقها الزوج أن يؤديها هو معها أيضا ويصطحبوا معهم أبناءهم الثلاثة وأنهى لهم جوازات السفر قبل مغادرته البلاد عندما انتهت إجازته وقبل موسم الحج سافرت شقيقتى وأبنائهما أحمد بالصف الثاني الثانوى ومحمد بالصف الثالث الاعدادى ومنه بالصف الأول الابتدائى وفازوا بأداء فريضة الحج وبعدها مكثوا معه هناك فى الأراضى السعودية حتى جاء موعدهم مع

القدر وتقول اتصل بنا زوج شقيقتى وحدد لنا موعد وصول شقيقتى وأبنائها الثلاثة على العبارة السلام ٩٨ ووسط فرحة اسرتى بموعد عودتهم

والاستعداد لاستقبالهم فوجئنا بالفاجعة التي تحولت خلالها الفرحة إلى نكبة وأنا فى طريقى من طنطا بالغربية أنا وباقى أفراد اسرتى وأسرة زوج شقيقتى كان الأمل فى العثور عليهم أحياء وأحيانا نقول لو أن واحدا من أفراد الأسرة ينجو فسنحمد الله وما أن وصلنا إلى ميناء سفاجا ووسط الأعداد الهائلة من البشر التي زادت الشعور بالكارثة علمت أن هناك جثثا بمستشفى الغردقة العام وفور مجيئنا عثرت على جثتى منة ومحمد وها أنا الآن فى انتظار جثتى شقيقتى أمل وابنها أحمد بعد أن أصبح الأمل مفقودا فى العثور عليهما أحياء.

عاد ليموت

ومن مفارقات القدر مع ابن الصعيد عيد محمد أحمد ٤٥ سنة الذى ترك موطنه بنجع حمادى وسافر

وفى ظل غياب المسئولين وقع العبء الأكبر على رجال الشرطة الذين لم يفارقوا المواقع التى تجمع فيها الأهالى وراحوا يمسون بصور جثث الضحايا الذين لم يتم التعرف عليهم وارشد المواطنين بقدر المعلومات التى تتوافر لديهم من الأجهزة المعنية. وعلى الرغم من أن ثورة الأهالى نالت من بعض رجال الشرطة إلا أن الأجهزة الأمنية قامت بامتصاص هذا الغضب لأنهم يدركون جيدا مدى المأساة التى يعيشها الأهالى. وبوجود بعثة «الأهرام» على أرض الواقع كان من الملاحظ عدم وجود أعضاء مجلس الشعب عن دوائر المفقودين معهم وهو ما أكدته الأهالى أن هدف الأعضاء لم يكن سوى الحصول على الحصانة البرلمانية فقط!

رائحة الموت

وفى داخل مستشفى الغردقة العام كانت رائحة الموت تفوح من داخلها خاصة عقب وصول جثث الضحايا المشوهة وتلاحظ عدم وجود ثلاثيات تكفى لحفظ الجثث المتراكمة لحين تسلمها وأن الثلاثة لا تستوعب سوى ١٤ جثة فقط فى حين أن عدد الجثث التى استقبلتها مشرحة المستشفى تجاوزت المئات مما دفع المسئولين إلى اتخاذ قرار بنقل الجثث إلى مشرحة زينهم بالقاهرة ومشرحة مستشفى قنا العام وبعض المستشفيات الأخرى والسؤال الذى يطرح على السطح لماذا لم تتوافر ثلاثة بالمستشفى تستوعب حتى ٢٥ فى المائة من عدد الجثث التى تسفر عنها مثل هذه الكوارث!

كما أنه من الملاحظ عدم تعقيم المستشفى إلا صباح يوم الأربعاء الماضى أى بعد خمسة أيام من استقباله الجثث الأمر الذى كان من الممكن أن يؤدى إلى انتشار الأوبئة بين الأهالى الموجودين بالمستشفى وعلى جوانبه!

بأقاربهم الذين كانوا يفترشون الأرض أمام المستشفى فى انتظار بيانات جديدة.

ويتساءل أحد الأشخاص هل محافظة البحر الأحمر التى تعد من أكبر المحافظات دخلا ماديا فقيرة فى أن تضع شاشات عرض أمام مستشفى الغردقة للتعرف بوضوح على الجثث المجهولة؟

وأين كان رجال الأعمال الذين يمتلكون القرى السياحية دون فتح أبوابها أمام الأهالى ونحن نفتش الأرض وننام فى العراء... خاصة أن نسبة اشغال قراهم لم تكن بالنسبة التى تشهدها فى مثل هذه الأيام من كل عام.

أم أن أولاد الغلبة محرم عليهم الاقتراب من هذه الأبواب حتى فى أحلك الأزمات! ألم يكن هناك مسئول

تتوفر لديه الشجاعة الأدبية أن يعطى أمرا لهؤلاء باستقبالنا وماذا كنا نفعل لولا أن الهلال الأحمر قد قام بإمدادنا بالبطاطين وأقام لنا سرادق أمام المستشفى وبقرية الحجاج بمدينة سفاجا.

ألم يدرك المسئولون أنه كان يمكن أن تتضاعف الكارثة ب انتشار وباء بين الأهالى بسبب قلة النظافة الشخصية لهم إننا لانملك إلا أن نقول «حسبنا الله ونعم الوكيل».

ثورة الغضب

وعلى الرغم من المشقة التى تكبدها الأهالى طوال الفترة الماضية منذ وقوع الحادث إلا أنهم ارتضوا بهذا الوضع اللانسانى على أمل واحد وهو معرفة أى أخبار أو معلومات عن مصير أبنائهم المفقودين ولكن للأسف هذا الأمل تضاعل يوما بعد الآخر مع تضارب المعلومات والبيانات عما أسفرت عنه جهود البحث وعدم وجود أى مسئول وسط الأهالى للرد على تساؤلاتهم الحائرة مما فجر بركان الغضب بداخلهم واحداثوا أعمال الشغب والمظاهرات التى تندد بالمسئولين أمام ميناء سفاجا وقرية الحجاج.

المصدر: الاهرام

التاريخ : ١١ فبراير ٢٠٠٦

مسئولية الربان عن الكارثة

مع اللحظات الاولى التى تغادر فيها اى سفينة رصيف الميناء يصبح القبطان مسئولا عن سلامتها وحياتة الركاب، وفى وقت الخطر تتضاعف هذه المسئولية بسبب دوره فى الحفاظ على ارواح مئات الأشخاص وأفراد الطاقم العامل تحت قيادته.. وفى حادث غرق عبارة «السلام ٩٨» مازالت الأسئلة الحائرة حول مسئولية ربان السفينة عن تفاقم حجم الكارثة تطرح نفسها بقوة بحثا عن إجابة.

المستشار محمد عيسى فخر رئيس محكمة بنى سويف وصاحب رسالة ماجستير عن النقل البحرى يقول ان ربان السفينة هو المسئول الأول والأخير عنها من خلال اصدار تعليماته لطاقم السفينة ، ولذلك لابد ان يلتزم بالحيطه والحذر والقدرة على السيطرة على الانفعالات والتأنى فى إتخاذ القرارات فمثلا إذا إشتدت الرياح او إرتفعت الأمواج فمن الخطر للغاية ان يقرر القبطان الدوران بالسفينة للعودة الى نقطة الابحار لان خط سير السفينة يكون ضد الرياح والأمواج وهو ما يعرضها لخطر الانقلاب داخل المياه، ولا يتم اللجوء الى هذا القرار الا فى حالة الضرورة القصوى مثل حدوث عطل شديد فى المحركات او حريق كبير يصعب السيطرة عليه ، ويتم اتخاذ القرار فى الوقت المناسب بما لا يعرض السفينة للخطر

(طالب النجدة)

كذلك من القرارات المهمة التى لابد على الربان سرعة اتخاذها ارسال إشارة الاستغاثة طالبة النجدة من أقرب ميناء او سفينة عابرة بهدف الحصول على مدد لتقليل حجم الخسائر سواء فى الأفراد او المعدات، وكلما كانت الإشارة مبكرة امكن انقاذ اكبر عدد من الركاب بقدر المستطاع وهو ما لم يحدث فى حالة العبارة السلام ٩٨ حيث تراخى الربان فى ارسال الإشارة مما ادى الى وقوع الكارثة بهذا الحجم. ومن أهم شروط السلامة التى ينبغى للقبطان التأكد منها قبل الإبحار هو توافر قوارب النجاة والتى حدد القانون عددها بأن يكون اكبر من عدد ركاب السفينة، وفى بعض الأحيان يتلاعب البعض بتقليل عدد قوارب النجاة للاستفادة من الوزن الفائض فى تحميل عدد اكبر من الركاب والبضائع ويوضح المستشار عيسى فخر ارتباط حمولة السفينة باحتمالات الغرق قائلا ان كل سفينة لها حمولتان ، الأولى هى الحمولة الصافية وهى وزن السفينة كحديد ومعدات ،

والثانية هي الحمولة الكلية والتي تضم وزن السفينة مضاعفا اليه وزن الركاب والامتعة والبضائع ، ومن المفترض ان تكون الحمولة الكلية للسفينة حال وجودها في المياه لاتزيد عن نقطة الغاطس «الموجودة في باطن السفينة» لانه اذا زادت المياه عن تلك النقطة يكون هناك خطر على السفينة في حالة ابحارها. ولا بد لها من أوراق صلاحية يتم الحصول عليها من منظمات دولية ، واهم هذه المنظمات توجد في بريطانيا ، وتنبثق قوة الرخصة من أهمية المنظمة التي تصدر عنها في مجال النقل البحري وتحديد صلاحية السفينة يتم بالكشف على مكوناتها وعمرها الافتراضي وقدرتها على خدمة الأفراد .

ولكن في حالة حدوث كارثة أو ضرر للركاب.. كيف يمكن الحصول على تعويض ومن يسدد ثمنه .. ويقول رئيس محكمة بنى سويف ان للمتضرر حق طلب التعويض المدني من مالك السفينة حيث ان التعاقد المبرم بينهما يقوم على التزام المالك بتحقيق النتيجة وهي توصيل الراكب الى الميناء بسلام ، وهو ما يؤكد ان الشركة المالكة للعبارة المنكوبة مسئولة عن تعويض ركابها

■ حنان بكري

المصدر: الوفد

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦



الأكثاب والإدمان والانتحار: أمراض نفسية تلاحق الناجين من العبارة

صدمة.. يوم القيامة!

سباريو الكارثة سلاح الناجين في صورة كرايس.. ومطلوب حملة قومية لإعادة تأهيلهم نفسياً

أما الناجون وعددهم ٤٢٤ شخصاً ففروا بأعجوبة من الموت ويخطئ من يتصور أن مأساة هؤلاء الناجين وأحزانهم انتهت بنجاتهم من الفاجعة فالحقيقة عكس ذلك تماماً.. فالناجون عاشوا ساعات رهيبية تراوحت ما بين ٢١ ساعة و ٥٠ ساعة كاملة.. وهذه الساعات الطوال لا تحسب بالدقائق والثواني، فالحظة الواحدة فيها، كانت بطول دهر كامل وتحمل الناجون فيها مالا يمكن أن يتحملة بشر عادي قضوا ساعات طويلة غارقين في ظلام بلا حدود، وبرودة تفتت الصخر، ورياح تحرك الجبال الراسيات، وأمواج بلغت شدتها لحد أنها خطفت أطفالاً من أيدي آبائهم وكل ذلك ملفوف بصمت قاتل، وأسماك القرش الجائعة تمزق أي جسد تطوله دون سابق انذار.. ووسط هذا كله عاش الناجون ما بين ٢٠ و ٥٠ ساعة.

صدمة الأهوال

وحسب رأي اساتذة علم النفس فإن كل الناجين أصيبوا بصدمة نفسية اثر الأهوال التي عاشوها

ركاب عبارة «السلام ٨٩» عاشوا بروفة كاملة ليوم القيامة حيث يفر المرء من أخيه وأمه وأبيه وصاحبه وبنيه الكل وسط أهوال النيران والغرق في الماء والظلام كان لسان حاله يقول نفسي ومن بعدى الطوفان.

الناجون من هذه الكارثة وعددهم ٤٢٤ شخصاً قضوا ما بين ٢٠ و ٥٠ ساعة وسط أهوال لا يتحملها بشر ومن الخطأ اعتبار نجاة هؤلاء هي نهاية سعيدة لمأساتهم فالحقيقة أنهم يقعون الآن تحت تأثير صدمة نفسية صعبة وهي مأساة السكوت عليها جريمة أخرى في حقهم وعدم التصدي لها - فوراً - تدفع هؤلاء الضحايا إلى ثلاثة خيارات إما الاكتئاب أو الإدمان أو الانتحار! ١٠٣٩ شخصاً من البشر لقوا حتفهم في حادثة العبارة «السلام ٩٨» انتقلوا إلى رحمة الله حيث لا ظلم ولا فساد ولا اضطهاد ولا جوع ولا تشرد ولا غربة في أرض الله ولا أحزان ولا.. ولا.

لعدة اسابيع، وبعضهم سيعانى منها لعدة اشهر واخرون ستتحوّل هذه الاضطرابات الي امراض مزمنة تلازمهم طوال حياتهم.

وتؤكد الدكتورة حنان الشاذلى ان الاطفال اكثر قدرة علي تجاوز هذه الاضطرابات وكذلك كبار السن وقد شاعت حكمة الله ان تمنح الاطفال القدرة علي تجاوز اضطرابات مابعد الصدمة، خلال فترة وجيزة وذلك لما يتميز به الاطفال من خيال واسع، وقدرة سريعة علي النسيان، وكذلك الحال، فان كبار السن، يمكنهم

تجاوز اضطرابات مابعد الصدمة، وتبقى المشكلة في الناجين من فئة الشباب الذين تتراوح اعمارهم ما بين ٢٠ عاما و ٥٠ عاما فهؤلاء هم الاكثر عرضة لاستمرار معاناتهم نفسيا جراء حادثة العبارة

وقد يتطور الامر لديهم، ويصابون بعدد من الامراض العضوية المعروفة علميا باسم «سيكو سماتك» وتشمل امراض الضغط والسكر والقولون.

وتطالب الدكتورة حنان الشاذلى بضرورة عرض جميع الناجين من كارثة العبارة على اطباء نفسيين لعلاجهم نفسيا.

وتقول: ان التهاون في هذا الامر سيكون له تداعيات خطيرة اذ ان عددا غير قليل منهم اذا لم يعالج نفسيا سيصاب باكتئاب مزمن خلال شهور قليلة، وربما يقدم بعضهم علي الانتحار، ليتخلص من الاضطرابات النفسية التي يعانى منها.

منذ لحظة غرق العبارة، وحتى انقائهم، وتلك الصدمة ستتبدأ اثارها في الظهور بعد شهر او شهرين.

وحسب تأكيدات الدكتور اشرف محمود - استشاري الطب النفسي - فان كل الناجين يعانون حالياً مما يسمى اضطرابات نفسية ستظل مصاحبة للناجين لعدة اسابيع وقد تصبح مزمنة فتلازمهم مدي حياتهم. واعراض هذه الصدمة، تتمثل في معاناة الناجين من توالى الكوابيس المزعجة اثناء النوم، والشعور بالضيق والقلق والنفور من الناس والميل الي العزلة، وضعف الذاكرة وضعف التركيز والاشتعال غضبا لاتفه الاسباب والاكتئاب وسيطرة الافكار السوداوية عليهم.

ويضيف الدكتور اشرف محمود ان هذه الاضطرابات تحول حياة بعض الناجين الي جحيم وبحرمهم من مزاوّه حياتهم اليومية بشكل طبيعي.

سيكو سماتك

السؤال الآن هو: هل كل الناجين من عبارة الموت قد يعانون من هذه الاضطرابات؟

يجيب الطبيب النفسي الدكتور حسام مصطفى بأن الذي لا جدال فيه هو ان كل الناجين سيعانون من هذه الاضطرابات، ولكن شدتها تختلف من شخص لآخر، بحسب قوة هذا الشخص على التحمل وحسب السمات الشخصية لكل منهم، ولهذا فان بعض الناجين سيعانون من هذه الاضطرابات

دور الاسرة

الدكتور طارق حسين -
استشاري الطب النفسي - يشير
الى انه علي كل الازهزة الرسمية
والجمعية الاهلية ان تتصدى
بجدية تامة للآثار النفسية التي

اصابت الناجين من عبارة الموت
وعلى اسر هؤلاء الناجين ان
يراقبوا ذويهم بدقة، فالاعراض
المتنوعة كالخوف والكوابيس
والفزع والشكوى من آلام جسدية
كلها اعراض طبيعية تظهر عادة في
الفترة التي تعقب وقوع كارثة
ولكن اذا استمرت هذه الاعراض
في الظهور لفترة تزيد علي بضعة
اسباع وازدادت شدتها فعند ذلك
يجب استشارة طبيب نفسي فوراً.

ويضيف ان هناك دوراً مهماً يقع
على اسرة كل ناج بأن تمارسه لكي
تساعده في تجاوز الاضطرابات
النفسية التي سببتها الكارثة فعلي
الاسرة الا تترك هذا الناجي، يخلو
بنفسه لفتترات طويلة، بل عليها ان
تملأ عليه اوقات يومه، وان توفر له
بيئة هادئة، وطعاماً صحياً، وان
تدفعه دفعا لممارسة اي نوع من
انواع الرياضة، ولو لبعض دقائق
ومن المهم ايضاً توفير اجواء
الاسترخاء والالتزان النفسي لكل

تحقيق :

مجدى سلامة

ناج حتي يعود له هدوءه الداخلي
سريعاً.

تحذير

الدكتور هاشم بحري - استاذ
علم النفس بجامعة الازهر - يحذر
من التهاون في توفير علاج نفسي
لكل الناجين.

ويقول ان على الحكومة ونقابة
الاطباء ان يتبنيا حملة قومية
لتقديم علاج نفسي كامل لكل
الناجين من كارثة العبارة.

ويؤكد ان كل الناجين في حاجة
لعلاج مكثف، يضم جلسات علاج
نفسى وادوية لان ما تعرض له
الناجون كان شيناً قاسياً ففي
لحظة غرق السفينة، اصابوا بحالة
مفاجئة من انعدام الامان، ثم
تملكهم خوف شديد ورعب صاحب
لحظات غرق السفينة، ولما قضوا
ساعات طويلة دون ان ينقذهم احد،
شعروا باحساس شديد بالعجز
وكل هذه الاحاسيس تحتاج لعلاج
نفسى، بعد انقاذهم، فتركهم دون
علاج، يعد جريمة جديدة في
حقهم، وقد يسقط بعضهم في بئر
الادمان، اذا لم يتلق علاجاً نفسياً
كاملاً.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٢ فبراير ٢٠٠٦

في حادث عبارة السلام ٩٨ ٥ آلاف جنييه مصاري ف جنازة لحين تقديم إعلام الورثة

صرف ٥ آلاف جنييه لعدد خمسة من ضحايا العبارة الذين تم تعرف ذويهم على جثثهم وأستلامها ودفنها بمقابر الاسرة كمصاري ف جنازة وهم السعودى رجب دسوقى، ورجب جلال دسوقى من نجع خليفة بمركز المراغة وسيف عبد الحميد محمد من اولاد خلف وميخائيل بطرس شنودة من القصيرات وفخرى ابراهيم بطرس من الكشع بمركز دار السلام وذلك لأسرة كل متوف وأنه سيتم صرف ٢٥ الف جنييه لكل أسرة بعد تقديم إعلام الورثة.

ومن ناحية أخرى ارتفع عدد ضحايا العبارة الى ٥٨ جثة تم التعرف عليها ودفنها حيث تم امس دفن جثث طيب سلطان احمد بقرية الوصلية وأبو النور احمد عبد الشافى بقرية العوكلية وحلمى السيد كامل بقرية الغنيمية بمركز البلينا وهريدى حسن شلبى بقرية الوقدة بمركز المراغة .

سوهاج - من محمد مطاوع علام:

أرتفع عدد الناجين من كارثة عبارة الموت السلام ٩٨ التى غرقت فى مياه البحر الأحمر قبل فجر يوم الجمعة قبل الماضى من أبناء محافظة سوهاج الذى تم صرف الأعانة التى قررها الرئيس مبارك لهم بواقع ١٥ ألف جنييه الى ٥٨ ناجيا .

صرح بذلك المهندس كمال عبد الدايم وكيل وزارة التضامن الاجتماعى بالمحافظة و اضاف أنه تم امس صرف الأعانة لعدد من الناجين وهم : السيد على عبد الرحيم (الرويهب - المنشاة) ومحمود احمد

محمد رضوان - الجلايلة - وحلمى احمد محمد (الذنافقة) بمركز دار السلام ومحمد حمدان محمود ابوالحسن (عرابة ابيدوس) وعبد الناصر محمد عبد اللطيف بندر البلينا وسعد ابو الحمد احمد مطاوع برديس بمركز البلينا .

وقال رفعت رشدى مدير مركز الأغارثة بأنه تم

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

تفتيش بعد أن تحصل على شهادة الجودة والمتانة!

ويشارك في لعبة الفحص وإعطاء الشهادات وكلاء شركات أجنبية مشبوهة سيئة السمعة، منها نفس الشركة الإيطالية التي أعطت العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» شهادة الصلاحية العام الماضي، وهو ما يوسع دائرة التواطؤ والاتهام في هذه الجريمة البشعة.

والفكرة من وراء عدم تسجيل هذه السفن في مصر وتسجيلها في بنما هو التهرب من القوانين المصرية التي تلزم الشركات بأن يكون ٩٠ بالمائة من البحارة مصريين يعملون بعقود. وأن تكون مزودة بمعدات اتصال متطورة وأنظمة اغاثة مرتبطة بالأقمار الصناعية. وهو طبعاً ما يكلف الشركة التي تفضل توفير النفقات، والمخاطرة بأرواح ركابها الذين لا تساوى حياتهم لدى بلادهم وحكوماتهم شيئاً..

إننا حين نطالب بجماعة مدنية مصرية على غرار «جرين بيس» تهتم بالتأكد من تطبيق الإجراءات واللوائح المستخدمة في وسائل النقل البحرية والبرية والحديدية، والتأكد من معايير السلامة فيها، وإصدار البيانات التي تكشف جوانب النقص والغش والخداع والتحايل التي تلجأ إليها الشركات والهيئات المهيمنة على هذه القطاعات، فذلك لأن تداخل المصالح والمنافع وتقاعس أجهزة الرقابة والتفتيش عن أداء واجبها قد وضع أجهزة الدولة في موضع «المريب الذي يكاد يقول خذوني» بسبب غياب الشفافية والتضليل الاعلامي والحكومي.

سلامة أحمد سلامة

E.mail:salama@ahram.org.eg

من قريب

«جرين بيس» مصرية؟!

تمنيت لو أن لدينا جماعة من جماعات الحقوق المدنية، على غرار «جرين بيس» الدولية، تدافع عن حقوق المواطنين في وسائل نقل آمنة لاتعرض حياتهم للخطر، وتتأكد من توافر وسائل الأمان والسلامة طبقاً للمعايير الدولية، على نحو ما فعلت «جرين بيس» حين تابعت وفتشت وحذرت من الناقلات الفرنسية «كليمنصو» التي عبرت قناة السويس، وكشفت عما تحمله من نفايات خطيرة. فلو كان لدينا مثل هذه الجماعة، لما كانت كارثة غرق العبارة قد وقعت نتيجة الكم الهائل من الإهمال والتسيب والاستهتار بأرواح المواطنين.

لقد كشفت كارثة غرق أكثر من ألف شخص عن أن قضية الإهمال والفساد أكبر مما نتصور. وبمجرد أن أعلن وزير الاستثمار أن شركة السلام للنقل البحري لا تملك العبارة المنكوبة، وأنها فقط تديرها لحساب شركة بنمية مما سيؤثر على الوضع القانوني للحادث، انتابني شعور غامض بأن هناك نية مبيتة للتنصل من المسؤولية وإعفاء الشركة من مسئولياتها. وسواء كانت هذه الشركة تملك السفينة أو تديرها لحساب غيرها فلا بد من التحفظ عليها والتفتيش على أوراقها وتعاملاتها ومنع أصحابها من مغادرة البلاد.

شهادات الشهود من العاملين على عبارات نقل الركاب على هذا الخط الملاحي تؤكد أن مشاهد العطل تعد من المشاهد الروتينية، التي تتكرر أسبوعياً ولا يتدخل أحد لمنعها.. تدخل العبارة أحواض الفحص التابعة لهيئة التفتيش البحري الحكومية وتخرج دون

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

السفن الصغيرة أو الهياكل المعدنية
وعملیات الإصلاح.. الخ، وهناك
المئات منها فى بلاد اقل تقدما من
مصر.

وعلى أية حال فبالرغم من أن
صناعة بناء السفن الحديثة بدأ منذ
نحو ثلاثين عاما فإنها بمقاييس
العصر تعتبر متخلفة اداريا وفنيا،
ويعكس ذلك انخفاض كفاءة الأداء
والأخطاء الكثيرة، ولامخرج من هذا
المستنفع إلا بانتهاز الفرصة المواتية
لدعوة إحدى الترسانات العالمية
للاشتراك ليس بالخبرة فقط فى
ترسانة الاسكندرية ولكن بالمشاركة
الكاملة ماديا وإداريا وبشريا وبذلك
نضمن نقل التقنية والادارة الحديثة
إليها إذا كنا جادين فعلا.

مصرما زالت فى حاجة إلى سفن
جديدة يمكن بناؤها محليا وليس فى
الخارج وبذلك نحقق هدفين : الارتقاء
بصناعة السفن، والجدية فى تنمية
الاسطول التجارى، وأخيرا وليس
آخرا إذا كنا جادين لاهازلين
ومتكلمين فيمكننا أن نكون مثل كوريا
الجنوبية التى بدأت ترساناتها
الوطنية بعدنا بسنوات، واصبحت
الآن فى مصاف الترسانات العالمية
بسبب نوعية القيادة ووضوح
السياسات وجدية العاملين وإخلاص
وأمانة المسؤولين، وبدون هذه
الصفات ستظل مايسمى صناعة
وبناء السفن وصناعة النقل البحرى
راكدة فى مستنقع الاقتصاد
المصرى.

عبدالرحمن عقل

aakl@ahram.prg.eg

الناس والاقتصاد

غياب استراتيجية للنقل البحرى!

فى ٢٢/١٠/١٩٨٦ أى قبل غرق
العبارة السلام ٩٨ فى مياه البحر
الاحمر واستشهاد نحو ١٠٠٠
مصرى بنحو عشر سنوات كتب فى
هذا المكان المهندس جمال أبو العزم
من خبراء النقل البحرى اقتراحا
مؤداه ادراج السفن والعائمات
البحرية فى قوائم حظر الاستيراد
ووافق على هذا الاقتراح الربان
محمد بهى الدين مندور التى ذكرها
منذ أكثر من عشر سنوات ولم يلتفت
إليها أحد، وذلك فى إطار المعلومات
الاساسية التالية:

- هناك غياب لوجود استراتيجية
او حتى ملامح سياسات عامة ليس
فقط لصناعة بناء السفن ولكن للنقل
البحرى عامة بالرغم من الاعلانات
والتصريحات على لسان الوزراء
والمسؤولين على صفحات الجرائد أو
فى الخطب العامة.

- أن الأمثلة التى أوردها المهندس
أبو العزم حول الدخول فى مناقصات
عالمية هى حالات فردية وعملیات
لاترقى إلى مستوى بناء السفن
الحديثة التى واكبت التغييرات
التكنولوجية خلال السنوات العشر
الاخيرة ومرة أخرى هى عملیات
صغيرة لاترقى حتى إلى صناعة بناء
الحمولات المتوسطة.

- لا يوجد فى مصر مايمكن أن
ينطبق عليه صفة ترسانة بناء سفن
سوى ترسانة الاسكندرية، أما باقى
الترسانات التى اكتسبت هذه الصفة
فكلها بالمقاييس العالمية احواض لبناء

لجنة برلمانية تقصي الحقائق في كارثة العبارة النواب يطالبون الحكومة بالاستقالة.. ويؤكدون ان الفساد سبب الكارثة محمود أباطة: الحوادث كشف قصور أداء أجهزة الدولة

كتب - محمود غلاب
وجهاد عبدالمنعم:

قرر مجلس الشعب أمس تشكيل لجنة تقصي حقائق لكشف الاسباب الحقيقية لغرق العبارة «السلام - ٩٨» في مياه البحر الاحمر ووضعها أمام الرأي العام وانزال أقصى العقوبة على كل من تسبب في هذه الكارثة التي أدت الى إهدار حياة أكثر من ألف مواطن من البسطاء. يرأس اللجنة حمدي الطحان رئيس لجنة النقل وتضم في عضويتها ٢٥ عضواً بينهم رؤساء الهيئات البرلمانية.

وشهدت الجلسة مواجهات حادة بين النواب والحكومة كشف النواب ان انهيار القيم والمبادئ وتفشى الفساد والصفقات المشبوهة تقف وراء مثل هذه الكوارث. وأشار النواب الى أن كارثة العبارة كشفت عن فشل الحكومة في ادارة الازمات وطالبوها بالاستقالة. قال النواب ان المواطن المصري البسيط يعيش مقهوراً ويموت مفقوداً، وتدخل الدكتور أحمد فتحى سرور رئيس المجلس أكثر من مرة لإنقاذ الحكومة ومنع وقوع صدام بينها وبين النواب خاصة بعد أن كشف النواب عن وجود تواطؤ في القضية قد يؤدي الى تبرئة صاحب الشركة واختزال الكارثة في صرف التعويضات للضحايا. وأكد الدكتور محمود أباطة رئيس الهيئة البرلمانية الوفدية بمجلس الشعب ان كارثة العبارة كشفت عن قصور شديد في أداء جميع

أجهزة الدولة بلا استثناء. وقال ان ضحايا العبارة هم من أبسط الناس وأفقرهم وسعوا الى أرخص وسيلة تقلهم لزيارة الاراضي المقدسة وكانوا يأملون من الدولة توفير الحد الأدنى من الامان لهم. وأضاف محمود أباطة ان الشركة مالكة العبارة تتحمل مسئولية الجزء الاول من الكارثة بدءاً من اشتعال الحريق الساعة العاشرة وارسال الإخطار الاول الساعة السابعة صباحاً.

وتساءل أباطة قائلاً: هل القواعد السارية في تطبيق نظام الامان في العبارة كافية لتأمينها؟ وهل الاجهزة في الموانئ وأجهزة الرقابة تؤدي دورها المطلوب؟. وقال: لقد فهمت من بيان وزير النقل انه سيتم إعادة النظر في القوانين التي تحكم النقل البحري ويجب الاسراع في تعديل هذه القوانين وألا ننتظر حتى تقع كارثة أخرى. وأعلن أباطة عن موافقته على تشكيل لجنة تقصي حقائق

لطمأنة الرأي العام على الاجراءات التي ستتخذ في هذه الكارثة. ووجه أباطة خالص العزاء لأسر المفقودين وضحايا الكارثة وقال ان أحزانهم تمزق القلوب، وانتقد سوء معاملة أهالي الضحايا الذين توجهوا الى سفاجا والغردقة والاماكن الاخرى لتتبع أخبار ذويهم. وقال ان الطريقة التي عوملوا بها تدل على أن الاجهزة الادارية تحتاج الى تدريب لان الشعب المصري أياً كان مستواه يجب أن تحترمه الدولة.. فهؤلاء الاهل قوبلوا بالقنابل المسيلة للدموع وهذا يتطلب جهازاً

لإدارة الازمات ومواجهة الحوادث. وانتقد الدكتور زكريا عزمى عدم حضور جميع الوزراء مناقشة هذه الكارثة فى مجلس الشعب. وتساءل النائب طلعت السادات قائلاً: من يحمى مالك العبارة! وأشار محمد أبو العينين رئيس لجنة الصناعة الى وقوع تسبب واهمال ورفض ضياع دماء الضحايا هدرًا.. واعترض على قيام العبارة بنقل ركاب بين مصر والسعودية وهى ترفع علم بنما!! وقال الدكتور حمدى السيد رئيس لجنة الصحة ان كارثة العبارة حرمت مصر من الفرحة الكاملة بالحصول على بطولة الامم الافريقية. وقال الدكتور محمد سعد الكتاتنى رئيس الكتلة البرلمانية للأخوان المسلمين ان الفساد ظهر فى البر والبحر وغرق العبارة دليل على الفشل فى ادارة الازمات وأدى الى غرق مصر مع العبارة.

المصدر: الوفد

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

الجسر هو الحل

تحجيماً وتلجيماً لكل هذا وذاك واجتثاثاً لجذور الفساد من هنا وهناك ومن أجل مصلحة البلاد وحماية العباد يطل علينا برأسه مشروع الجسر البحري وهذا هو بيت القصيد في مقالنا والذي تمخضت عنه القمة المصرية السعودية، التي عقدت بالرياض عام ١٩٨٨ برعاية الرئيس مبارك والمملك فهد، وذلك لربط البلدين بجسر بحري يشيد فوق البحر الأحمر من رأس نصراني بمصر إلى رأس حميد بالسعودية مروراً بجزيرة تيران البحرية وبمسافة طولية قدرها ٢٣ كم وبزمن عبور لا يتجاوز ٣٠ دقيقة محققاً بذلك ربطاً جغرافياً استراتيجياً حيوياً وزمناً قياسياً يعزز على العبارات تحقيقه والتي لا تتعامل في مسيرتها زمنياً إلا ببلغة الأيام ناهيك عما تكنه تلك الأيام في جعبتها من أحداث جسام رصدتها وسائل الإعلام بمرور السنين والأعوام وهزت الرأي العام، ولكنها مرت مرور الكرام، خاصة لزائري البيت الحرام وكلها مسجلة رسمياً وملاحياً باسم عبارات السلام، ولأهمية هذا الجسر الاقتصادية والتجارية والسياحية والاجتماعية والأمنية قامت اللجنة المصرية السعودية المنعقدة بالقاهرة في ٢٠٠٥/٣/٣٠ بوضعه على قائمة جدول أعمالها.

فيا سيدي ونحن اليوم أمام تداعيات تداعت علينا وتستدعي خروج هذا المشروع الحيوي من بؤرة الجمود إلى دائرة الوجود، خاصة ونحن في عصر اخترقت فيه تكنولوجيا تشييد الكبارى والأنفاق والجسور مجال المحيطات والخلجان والبحور فها هو جسر الملك فهد بين السعودية والبحرين وبمسافة قدرها ٢٥ كم، وذاك بين قطر والبحرين وبمسافة قدرها ٤٢ كم وكلاهما علي الخليج العربي.

عميد مهندس متقاعد
محمد محمود سلامة

كارثة قومية بحرية سربلت البلاد والعباد بسرابيل الحزن والحداد.. نسجت خيوطها ورسمت خطوطها عبارة أو «خرارة» - على حد قول أستاذنا الأستاذ الأبنودي - مصرية الهوى بنمية الهوية بلغت من العمر عتياً مرفوعة من الخدمة الملاحية في المياه الأوروبية استمدت شرعيتها الملاحية من الشرعية البنمية والتي لا تؤمن بالأعمار الفنية الافتراضية طالما أن هناك في العمر بقية ضارية عرض الحائط بمحاذير قوانين الملاحة المصرية وعلى مشهد ومسمع من الكوادر البحرية المعنية والرابضة في الموانئ المصرية! واستقت موازين الأمن والأمان والسلامة البحرية من هيئة رينا الإيطالية والمرفوعة أيضاً من المصادقية والموضوعة حالياً خلف أسوار الإدانة في المحافل الدولية! وتحت مظلة من الحصانة البرلمانية وشبكة عنكبوتية متشابكة من العلاقات الشخصية الجانبية والأفقية والرأسية أصبح البحر الأحمر بكل خطوطه الملاحية العرضية منها والطولية حكراً ومرتعاً لجميع عبارات شركة السلام البحرية بكل ما يرتع فيها من مثالب أمنية وسلبيات فنية أتت على البلاد والعباد فسلبت أرواحهم ويتمت أولادهم ورملت نساءهم ودمرت ممتلكاتهم ومزقت شملهم! وهذا وذاك ما دفع السلطات السعودية مشكورة وبعد كارثة «السلام ٩٨» بأيام إلى عدم تسكين العبارة «السلام ٩٤» بضحايا جدد من ميناء ضبا وإبحارها منه وهي خاوية الوفاض.

فيا سيدي إذا كانت الباخرة البريطانية تيتانيك قد هوت إلى قاع المحيط لارتطامها بأحد جبال الجليد الطافية فإن «الخرارة ٩٨» قد ابتلعها البحر الأحمر بعد ارتطامها بسلسلة من الجبال الطاغية العاتية والرأسية بكل مفردات الفساد من تدليس وتكذيب وتضليل وإهمال عز على العبارة اختراقها لتحصينات ظاهرة وباطنة تحصنت بها فاحترقت وهوت وخرت وجرت معها إلى القاع ألفاً من أهلها.

في حادثة العبارة «السلام ٩٨»

مجلس الشعب يوافق على تشكيل لجنة لتقصي الحقائق في حادث العبارة.. والحكومة تؤكد تسهيل صرف التعويضات وزير النقل يؤكد اتخاذ إجراءات فورية وتشكيل لجنة فنية لدراسة أسباب الغرق هذه الحادثة.

تحرك الحكومة

ومن جانبه أكد الدكتور مفيد شهاب وزير الدولة للشئون القانونية والمجالس النيابية، أن الحادث مؤلم ومؤسف للغاية، وهو بكل المعايير كارثة قومية، وأشار إلى أن الحكومة تأملت للحادث مثل النواب.

وأضاف أن هناك أخطاء جسيمة وإهمالا وراء الحادث وأنه على ضوء تحقيقات النيابة العامة ستتم معرفة المسؤولين عنها وأنه سيتم إنزال أقصى عقوبات على المقصرين.

وأشار إلى أن التعامل مع تداعيات الحدث من جانب القوات المسلحة كان على قدر المسؤولية، وأوضح أن بعض الجهات لم يكن لديها من الوسائل الفنية الحديثة ما يعينها على العمل بأفضل الطرق. وقال شهاب: إن الحكومة قد وجهت جميع الوزارات إلى المحاولة للتخفيف من آثار الحادث.

وأعلن الدكتور شهاب أن الحكومة ستتقدم إلى مجلس الشعب خلال ساعات بمشروع قانون لاعتبار المفقود ميتا بعد عدة أيام من وقوع الحادث بدلا من سنة في مثل هذه الحوادث، وأشار إلى أن الحكومة كانت قد عكفت خلال الأسبوع الماضي على دراسة تقليل هذه المدة حتى يقوم أهالي المفقودين بصرف التعويضات الناتجة عن الحادث والتي أكد أنه ستصدر بشأنها قائمة من مجلس الوزراء حتى لا تتكرر المشكلات التي حدثت في حادثي قطار الصعيد وطائرة شرم الشيخ.

وأكد أن الحكومة ستحاسب المخطئين، وأن عقابهم سيكون عسيرا حتى لا يتكرر مثل هذا الحدث، وأنها تأمن للنيابة العامة إجراء التحقيقات الجنائية التي ستتابعها بدقة، وكذلك ستتابع التحقيقات التي تجريها الجهات الفنية.

ثم عرض حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات التقرير الذي أعدته اللجنة حول هذا الحادث الأليم، وطالب بضرورة محاسبة كل من تسبب في هذا الحادث، مؤكدا أن اللجنة قد انتقلت فورا إلى موقع الحادث والتقت بجميع المسؤولين وعدد من الناجين من ركاب السفينة.

وأضاف أن اللجنة قامت بزيارة ميدانية فور وقوع الحادث، واتضح لنا أن العبارة كانت تضم ١٣١٨

أجمع نواب مجلس الشعب، أغلبية ومعارضة، على ضرورة توقيع أقصى عقوبة على من يثبت تسببهم في حادثة غرق العبارة «السلام ٩٨»، التي راح ضحيتها ٤١١ قتيلا و٦١٦ مفقودا، بالإضافة إلى انتشار ٣٨٧ ناجيا. وشهدت قاعة مجلس الشعب صباح أمس جلسة ساخنة إثر تقديم نواب البرلمان ١٢١ طلب إحاطة واستجواب وبيانات عاجلة حول كارثة العبارة التي وقعت في الثالث من فبراير الحالي في أثناء رحلة لنقل الركاب بين ميناء «ضبا» السعودي و«سفاجا» المصري المطلين على البحر الأحمر.

وقد وافق المجلس على تشكيل لجنة لتقصي الحقائق برئاسة رئيس لجنة النقل حمدي الطحان.

وزير النقل يتحدث

دعا الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس مجلس الشعب المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل والمواصلات لإلقاء بيانه أمام نواب الشعب، فأكد للوزير أن العبارة حاصلة على شهادة صلاحية من شركة «رينا» الإيطالية حتى نهاية مارس ٢٠٠٨، وقال: إن شهادات الناجين وبعض أفراد الطاقم تشير إلى وقوع حريق بإحدى شاحنات النقل على متن العبارة، ونتيجة استخدام المياه في الإطفاء مالت السفينة وغرقت دون صدور إشارة استغاثة لإنقاذها. وأضاف أن الوزارة اتخذت إجراءات فورية منها: الإيقاف المؤقت لرحلات الركاب في البحر الأحمر، وتشكيل لجنة فنية لبحث أسباب الحادث من الخبراء في المجال البحري وخبراء دوليين وممثل من الحكومة البنمية التي ترفع العبارة علمها. كما أشار منصور إلى البدء في تشكيل فريق عمل دولي لمراجعة معايير الأمن والسلامة في السفن المصرية، والعمل على إنشاء نظام للمتابعة الآلية للسفن وتطوير النظم الإلكترونية وإنشاء مجلس أعلى لسلامة النقل. وأعلن الوزير أمام المجلس تعهده بتنفيذ تكليفات الرئيس حسني مبارك للوقوف على أسباب الحادث، وفتح ملف النقل البحري، وتشجيع مجالات الاستثمار لتحديث الأسطول المصري، داعيا النواب إلى تقديم مقترحاتهم حول تطوير تشريعات النقل البحري. كما أكد الوزير أنه لا تستر على أحد في هذا الحادث، وأن التحقيقات تستمر في شفافية تامة، وأن المحاسبة ستطول أي مسئول مهما كان موقعه في حال ثبوت خطئه، وأن الحكومة ستضع جميع الضوابط الكفيلة بمنع تكرار



وزير النقل يلقي بيانه حول كارثة العبارة [تصوير: احمد شحاتة]

تابع الجلسة

أحمد الغمري

أحمد سامي متولى

أحمد جلال عيسى

تصدر من الباكسة أية إشارة استغاثة لأى جهة من الجهات بما فيها ميناء سفاجا أو الشركة المالكة للسفينة، وهذا أمر يترك كثيرا من علامات الاستفهام وغريب فى مجال الأعراف البحرية الدولية. وأشار إلى أن العبارة «سانت كاترين» وهى تابعة للشركة نفسها «شركة السلام» كانت فى طريقها من سفاجا إلى ضياء فى رحلة منتظمة على الخط الملاحى

نفسه، وكانت قد التقطت الساعة السابعة صباح يوم الجمعة - طبقا لما ورد على لسان ريانها - إشارة استغاثة من شخص من أفراد طاقم السفينة الغارقة الذى كان مطلقا على طوق نجاة. وقد ذكر ريان العبارة «سانت كاترين» أنه قام بإذاعة إشارة استغاثة لكل الجهات تفيد بغرق العبارة فى اللحظة نفسها «السابعة صباحا»، ومن العجيب أنه لم يشارك فى التقاط أى من الناجين، على الرغم من وجوده بجانب موقع الحادث، علما بأنه تبين أن مدى جهاز الإرسال مع الضابط المعلق على طوق النجاة يؤكد أنه كان فى موقع الحادث، وأن أول أعمال بحث وإنقاذ بدأ بإرسال طائرة بناء على طلب السيد مسئول ميناء سفاجا، ويرصد مكان الحادث الساعة العاشرة و١٤ دقيقة، أى

راكبا، بالإضافة إلى طاقمها المكون من ٩٦ فردا، وأن حادث الغرق يبعد عن الشاطئ المصرى، كما ذكر المسئولون، فى حدود ١٠٠ كيلو متر.. وأنه كان مقررا أن تصل العبارة نحو الساعة الثانية صباحا، واشتملت على أقوال بعض الناجين من الحادث، وكذا ما ألقى من بيانات لبعض السادة المسئولين المشار إليهم أن حادث الغرق سبقه حريق بالعبارة وأن ذلك كان فى حدود الساعة العاشرة مساء أى بعد مغادرتها لميناء «ضياء» بساعتين تقريبا، ولكنها استمرت فى سيرها لساعات أخرى إلى أن غرقت وأنه طبقا لأقوال المسئولين وكل ما ورد على لسان مندوب الشركة أنه ابتداء من حدوث الخطر «الحريق» لم

أن المحافظة تعرضت للعديد من الكوارث في حالات غرق السفن، إلا أنه لم يتم توفير ثلاجات لحفظ الجثث حتى الآن، مما أساء لمصر أمام الإعلام العالمي، وأشاد بدور الشرطة المصرية في تحملها معاناة الناس.

وقال حسين إبراهيم: إن كوارث النقل تتكرر دائما، وتسأل: لماذا لم يتم صرف تعويضات حادث قطار الصعيد حتى الآن؟ وأكد أنه إذا لم يتم استئصال الفساد فسوف تتكرر مثل كارثة العبارة، وانتقد عدم إنشاء مركز معلومات بسفاجا.

وتسأل النائب مصطفى بكرى: من أين يستمد مالك السفينة قوته؟ ولماذا يحتكر جميع الخطوط الملاحية بالبحر الأحمر؟ وقال: إن ما حدث يدخل ضمن جرائم القتل العمد. لعدم الإبلاغ عن الحادث.

وأكد أن مالك السفينة سوف يخرج من هذه الأزمة سالما، وتسأل: لماذا لم يتم تنكيس العلم المصرى بعد الحادث؟

ووصف النائب محمد أبو العينين أن ما حدث يعتبر «فاجعة» وأن المفقودين الحاليين تحت الماء لماذا لم يتم التنسيق بين السلطات المصرية والسعودية لانتشالهم؟ وأن مراجعة شروط السلامة للسفن يجب ألا تتوقف لمجرد رفعها لعلم بلد آخر لأن من يستخدمها هم المصريون.

وقال طلعت السادات: إن الفساد قد وصل إلى الرأس وليس «للركب» فقط، وإن مالك العبارة - الذى وصفه بالمجرم - تتم مساندته وحمايته من قبل البعض، وطالب الحكومة بالاستقالة، وانتقد قيام رئيس مجلس الوزراء بالتلويح بالعلم المصرى فى مباريات كرة القدم دون مراعاة لمشاعر المواطنين، وتسأل: لماذا رفض مجلس الشورى رفع الحصانة عن مالك العبارة، فى حين تم حبس من قام بتزوير بعض التوكيلات؟!!

وتدخل الدكتور سرور قائلًا: إن جهة الادعاء لم تطلب من مجلس الشورى رفع الحصانة عن مالك السفينة حتى يتم رفعها عنه.

بعد واقعة الغرق بما لا يقل عن عشر ساعات، وأن أول التقاط للناجين كان فى الساعة الثالثة ظهرا، وهذا يترك كثيرا من علامات الاستفهام عن مدى كفاءة أجهزة النقل البحرى وأجهزة البحث والإنقاذ.

ثم تحدث ممثلو الهيئات البرلمانية، وكان أول المتحدثين هو الدكتور عبد الأحد جمال الدين ممثل الأغلبية، حيث قال: إن هذا العدد الكبير من الشهداء يمثلون الشعب المصرى كله. وطالب بضرورة معاقبة كل من تسبب فى هذا الحادث، سواء كان السبب هو الإهمال الجسيم من طاقم العبارة، أو كان من المسؤولين عن الإنقاذ. وأشار إلى أن الرئيس مبارك قد أصدر إلى الجهات المختصة أوامر بالبدء فورا فى إجراء تحقيق لمعرفة ملابسات الحادث وإعداد تقرير عن ذلك.

ومن جانبه تسأل النائب محمود أباطة ممثل الهيئة البرلمانية لحزب الوفد عن مدى فعالية أجهزة الدولة فى الرقابة وطريقة التعامل مع الحادث. وطالب بإعادة النظر فى جميع القوانين الخاصة بقطاع النقل البحرى وإصدار قانون يتفق عليه الجميع.

فى حين شدد النائب محمد عبدالعزيز شعبان ممثل الهيئة البرلمانية لحزب التجمع أن الإهمال الشديد هو السبب الحقيقى فى وقوع هذه الكارثة، مشيرا إلى انعدام الدور الرقابى لأجهزة الميناء، حيث أبحرت العبارة برغم تلف أجهزة الاتصال بها. وطالب بتشكيل لجنة لتقصي الحقائق طبقا لتقرير لجنة النقل والمواصلات بالمجلس.

النواب يتكلمون

ثم تحدث مقدمو البيانات العاجلة والنواب، وأخذ الدكتور حمدى السيد رئيس لجنة الصحة الكلمة، وقال: إن أهالى الضحايا قد تم تركهم فى العراء دون أى رعاية، وأساءت السلطات معاملتهم، وأشار إلى عدم وجود خطة لإدارة الكوارث وانتقد عدم وجود الوزراء فى مكان الحادث، وانشغال الجميع بمتابعة مباريات كرة القدم، وإن أعفى وزير النقل الحالى من المسؤولية. وأشار محمد عبدالمقصود نائب البحر الأحمر إلى

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

فى إطار تعويض أسر ضحايا العبارة «السلام ٩٨»

قروض ميسرة من الصندوق الاجتماعى لإقامة المشروعات الصغيرة لأسر الضحايا

كتب - شريف جاب الله:

صرح هانى سيف النصر الأمين العام للصندوق الاجتماعى للتنمية بأنه تقرر اعتبارا من اليوم فتح مكاتب اتصال داخل المكاتب الإقليمية ومجمعات خدمات المنشآت الصغيرة التابعة للصندوق بجميع محافظات الجمهورية لاستقبال الأسر التى فقدت عائلها إثر الحادث الأليم لفرق العبارة «السلام ٩٨» حيث ستتم إتاحة الفرصة أمامهم لتملك وإدارة مشروعات صغيرة من خلال قروض ميسرة وتتمتع بالدعم الفنى والتسويقي، علاوة على تقديم كل التسهيلات التى تؤدى إلى إنهاء الإجراءات اللازمة فى أقل وقت ممكن.

وأكد سيف النصر أن ذلك يأتى فى إطار حرص الصندوق على تحقيق البعد الاجتماعى لمهمته الرئيسية



■ هانى سيف النصر

وسعيه لإيجاد حياة كريمة ومستقرة ودخل مناسب لتلك الأسر بعد فقدان العائل.

ومن المنتظر أن يتم تحديد «حجم القرض الممنوح»

حسب طبيعة المشروع وحاجته للتمويل وأشار الأمين العام للصندوق الاجتماعى إلى أنه سيتم إتاحة جميع التيسيرات لإنجاز الإجراءات الخاصة بإقامة تلك المشروعات من تراخيص وبطاقة ضريبية وسجل تجارى من خلال مجمعات خدمات المنشآت الصغيرة وكذلك إتاحة كل الإمكانيات والمساعدات الفنية لتسويق منتجات تلك المشروعات بالداخل والخارج.

مشيرا إلى أن كل الأجهزة المعنية

بالصندوق قد اتمت استعدادها لاداء هذه المهمة الوطنية وأنه يمكن الاستفسار عن تلك الخدمات على الخط الساخن للصندوق الاجتماعى رقم ٠٨٠٠٦٦٦٣٦٦٦.

المسئولية القانونية للمالك وربان السفينة في حوادث الغرق

د. محيي الدين على عثماوى

عضو وفد مصر فى مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحر



وطبقاً للقواعد العامة للمسئولية كما وردت فى القوانين المدنية فى الدول المتمدينة ومنها القانون الفرنسى والقانون المدنى المصرى فإن المالك يعتبر حارساً على السفينة ومسئولية الحراسة هنا تقضى عناية خاصة والمسئولية هنا تبنى على خطأ مفترض فالأصل ان مالك الشئ عليه التزام حراسة ، غير أن هذا الالتزام قد ينتقل إلى شخص آخر تكون له السيطرة الفعلية على الشئ. كما هو الحال بالنسبة لربان السفينة، إلا أن المالك يظل مسئولاً عنه باعتباره تابعاً له وبالتالي فإن المسئولية تبنى على أساس الالتزام بالاشراف على أعمال تابعيه وهى مسئولية مفترضة لا يستطيع المتبوع دفعها ولو أثبت أن كان مستحيلاً عليه منع العمل الذى سبب الضرر. وتحدد نصوص القانون البحرى المصرى رقم ٨

لسنة ١٩٩٠ مسئولية مالك السفينة . كما أن المالك مسئول عن تنفيذ ما استقر عليه العرف الدولى وما ورد من أحكام فى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي يجب أن يتم تنفيذ أحكامها مع ما تقتضيه هذه الاحكام من مبادئ حسن النية، وبالمخالفة لذلك فإن البعض يلجأ فى تشغيل وتسيير السفن المملوكة له برفع أعلام دول تطبق قواعد بحرية تتلاءم وهوى أصحاب هذه السفن وهى لا تشترط إلا الحد الأدنى من القواعد والاجراءات الخاصة بالرقابة على السفن رافعة أعلامها وبالطبع فإن هذه القواعد والإجراءات لا تنهض إلى الحد المقبول طبقاً لاتفاقيات جنيف لسنة ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر، يبدو أن صياغة المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية البحار العالمية قد شجعت الكثير من شركات الملاحة على تسجيل سفنها فى أقاليم دول الباناليبيون إلا هذه

كان لى شرف عضوية وفد مصر فى المؤتمر الدولى الذى دعت لعقده الأمم المتحدة لوضع نصوص القانون الدولى البحرى والذى عقد دوراته فى مدن كراكاس وجنيف ونيويورك وشاركت فيه الدول الأعضاء فى الأمم المتحدة والذى انتهت أعماله عام ١٩٨٢ بوضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر والتي انضمت إليها وصدقت عليها جمهورية مصر العربية وأصبحت أحكامها سارية ونافذة بجانب القانون المدنى المصرى والقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية.

ونعرض فيما يلى - وبإيجاز شديد - لقواعد مسئولية المالك وربان السفينة فى حالات الحوادث البحرية التى يترتب عليها غرق السفينة وركابها. وتحمل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر والقانون المدنى المصرى والقانون البحرى المصرى مالك السفينة مسئولية الأضرار المترتبة على غرق السفينة وركابها، فمالك السفينة هو الذى يستغلها تجارياً أو يقوم بإعدادها للرحلة و يعين قبطانها وبحاراتها.

كما أن ربان السفينة يلزم قبل تحميل السفينة بأن يعمل على إجراء الكشف على السفينة ومسئولية المالك هنا مسئولية تضامنية مع ربان السفينة الذى يعينه و بالتالى فهو مسئول عن أخطاء الربان وعن إهماله فى أداء الالتزامات التى تقع عليه بالنسبة لسلامة السفينة والتفتيش عليها وعدم السماح لها بالبحار إذا وجد أى خلل بها.

ولقد تضمن القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الأحكام التى تنظم الشروط اللازم توافرها لصلاحية السفينة والتى يقع الالتزام بمراعاتها على عاتق المالك. وعليه، ولما كان المالك مسئولاً عنها فإنه بالتالى يكون مسئولاً عن الأضرار التى تحدث فى حالة تعرضها للغرق بركابها.

مالك السفينة الهمة الكافية لجعلها صالحة للملاحة والسفر عبر البحر الأحمر؟
٢ - هل كانت حمولة السفينة حمولة قانونية وغير

زائدة عن المسموح به؟
٣ - هل كانت السفينة مزودة بوسائل الإغاثة وهل استخدمت هذه الوسائل في الوقت المناسب؟
٤ - هل كانت بالسفينة وسائل ومعدات الإنقاذ بعدد كاف وفي حالة صالحة للتشغيل في حالة تعرض السفينة للغرق ويمكن استخدامها في عمليات الإنقاذ؟
٥ - هل تعرضت السفينة لأي حالة من حالات القوة القاهرة أثناء إبحارها مما يستوجب إعفاء المالك من المسؤولية أو لم تتعرض السفينة لشيء من ذلك وختاماً فإن ذلك ما تتطلبه القواعد القانونية في التشريعات الدولية والوطنية والتي على أساسها يتم التحقيق للتوصل إلى النتائج العادلة و الفاصلة التي تحدد مسؤولية المالك والربان في هذا الحادث الاليم .

المادة تشترط أن تكون هناك صلة حقيقية بين الدولة والسفينة رافعة علمها ، وبالطبع فإن تحديد هذه الصفة وما إذا كانت حقيقية أم لا مسألة تثير الكثير من التفسير.

وقد تحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر عن موضوع السفن التي تحمل علماً غير علم الدولة التي تعمل في بحارها وتكون مملوكة لأحد رعاياها حيث أشارت إلى وضع السفن التي تستغل أعلام دول أخرى بغرض التهريب من تطبيق مكان التسجيل والرقابة والتفتيش السارية به في الوطن الأم والزمّت الاتفاقية الدول الأعضاء بقواعد التسجيل لسفنها التي تحمل أعلامها وتخضع لقوانينها وللاتفاقيات الدولية الخاصة بقانون البحر وذلك كما ورد بالتفصيل في المواد ٩١، ٩٢، ٩٣، ٩٤ بشأن تسجيل الدولة لسفنها وواجبات السفن التي تحمل علمها وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية التي تسبب أضراراً للسفن وركابها التي تحمل أعلامها .

- وبتطبيق ماسبق بيانه من قواعد القانون الدولي للبحار والمعاهدات الدولية ذات العلاقة وقواعد القانون المدني والقانون البحري المصري على الحادث المؤسف الذي تعرضت له السفينة السلام ٩٨ من غرق في البحر الأحمر وعليها عدد كبير من الركاب بخلاف البضائع ووسائل النقل التي كانت مشحونة عليها فإن إثبات المسؤولية يتوقف على التحقق من العناصر التالية:

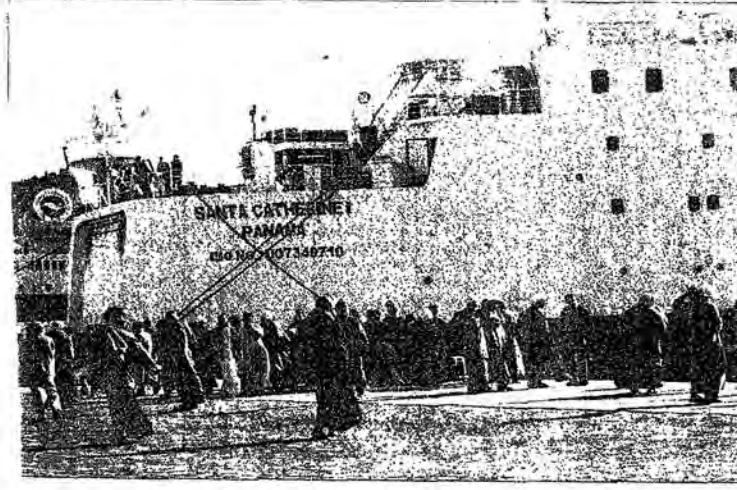
١- هل تم تجهيز السفينة تجهيزاً سليماً بذل فيه

المصدر: الوفد

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

القانون البحري يحدد المسؤولية في غرق العبارة

الشركة والقبطان.. مسئولان جنائيا ومدينا



الدكتور سميحة القليوبي: الإهمال الجسيم لجهة الشركة والقبطان خالف قواعد القانون أثناء الكارثة

لم وثق نصدقهم نهائيا.. فقد تعودنا دائما علي التصريحات الكاذبة والانفعالات الهوائية، التي يطلقها المسئولون بعد كل كارثة بأن ستتخذ كافة الاجراءات وسينال المخطئ عقابه، ثم نكتشف بأن شيئا قد تم وتعود ربما لعاداتها القديمة.. وبذلك يظل المواطن المصري، أرخص انسان علي وجه الارض، فلا قيمة له في وطن لا يعرف معنى المواطنة الحقيقية وحكومة لا تشمي رعاياها، حتي علي ارضها التي ولدوا عليها وبالتالي دائما ما تضيع المسؤولية الجنائية، وينتهي الامر بعد ذلك الي اتهام «وابورجان» او

«سيجارة» او «ماس كهربائي».. أو ربما جهاز انلاسلكي، في كارثة غرق العبارة «السلام ٩٨». يكفي ما حدث في الكوارث السابقة التي لم تقدم الحكومة اي مسئول لمحاكمته جنائيا امام عشرات الاتهامات بالاهمال الذريع وعدم المسؤولية تجاه المواطنين. وحتى نقف بالمرصاد امام المسئول الرئيسي عن كارثة العبارة وتوجيه الاتهام القانوني والجنائي اليه ومحاكمته محاكمة عادلة للقصاص منه، عن مقتل اكثر من ١٠٠٠ مصري غرقا.. كان هذا الحوار مع الدكتورة سميحة القليوبي - استاذ القانون التجاري والبحري.

ميناء سفاجا مسئول أصيل.. وسرعة الحاكمة ضرورية لتهدئة أهالي الضحايا

وموقعها الجغرافى ونوع المساعدة المطلوبة، كما يقوم المركز بتبليغ جميع المحطات الساحلية اللاسلكية، المنتشرة فى جميع الدول، بما فيها الدولة التى تقع فيها نطاقها الكارثة، وكل هذه الاشارات والاتصالات، تتم فور ملامسة الجهاز اللاسلكى المياه، وللأسف الشديد لا يوجد مثل هذا الجهاز مع الربان، وان الميناء علم بالكارثة بعد 6 ساعات، من غرق السفينة، وهذه هى الكارثة الكبرى فأين اشارات الاستغاثة.. ولماذا لم يتابع الميناء السفينة من خلال اللاسلكى طوال الرحلة، كما يحدث فى

● سألت.. هناك اخطاء فادحة فى حادث العبارة السلام ٩٨.. واهمال جسيم أدى لوقوع الكارثة فما تقييمك لهذا الاهمال؟
- اجابت الدكتورة سميحة القليوبى.. بأن اول شىء يظهر فى هذا الامر هو حمل السفينة العلم البنمى وليس المصرى، وهذا مؤشر على جنسية السفينة، حتى لا يتم تضيق اشتراطات السلامة الصارمة المصرية تجاه اصحاب السفن، حيث ان القانون البنمى لا يشترط العمر الافتراضى للسفينة، وشروطه مطاطة، يمكن الافلات بها من العقاب فى حالة الغرق وان المسؤولين عن العبارة يعلمون تماما القوانين، ويعرفون كيف يخرجون من الازمة، ولكن يجب ان نسأل ايضا، ميناء سفاجا عن الكارثة، حيث ان السفينة تغادر ميناء مصرىا وهى سليمة، من خلال الفحص الذى يتم فى الميناء ولا يجوز للمسئولين بالميناء، التصريح بسفر السفينة الا بعد الفحص والحصول على شهادة السلامة وصلاحياتها، فى حين ان هناك اشياء كثيرة كشفها الناجون تؤكد ان هناك اهمالا نريعا حدث داخل العبارة سواء عدم صلاحية مواسير الصرف الخاصة بالسفينة او عدم توافر اسطوانات الاطفاء والمياه الكافية للاطفاء، واجهزة تبريد المحركات، وكذلك امكانية اطفاء الحرائق فى حالة حدوثها من عدمه، ولم يصل الامر الى ذلك فهناك كارثة اخطر من ذلك الا وهى ان نظام الاستغاثة العالمى لم يعمل به ربان السفينة اثناء الغرق والحريق حيث يلزم جميع البواخر بتنفيذه وهو ان توضع اجهزة لاسلكية خاصة، فى غرفة القيادة، وغرفة اللاسلكى، وهى متصلة مباشرة عن طريق الاقمار الصناعية بمركز الانقاذ والبحث فى بريطانيا الذى يتولى نقل اشارة الاستغاثة من اى سفينة تحتاج الى المساعدة الى جميع البواخر فى العالم، وتحقوى الاشارة على اسم الباخرة



د. سميحة القليوبى

انه لا يقل تعويض الراكب المتوفى أو المصاب البدني عن ١٥٠ ألف جنيه، ويجوز الاتفاق على أكثر من ذلك ويصل إلى ١٨٠ ألف جنيه، وقد صرحت الشركة باستعدادها لسداد هذا التعويض، ولذلك لابد على اهالي المتوفين، الانتهاء من استخراج اعلام الوراثة بسرعة، حتى يمكنهم ذلك، من الحصول على التعويضات، واقترح بأن يتم وضع كل تعويض في البنك من الآن، كوديعة تصرف بعد انتهاء الاهالي من استخراج اوراقهم الرسمية.

محاكمة المسئول

● .. وما هي العقوبة الجنائية المنتظرة للمسئول عن الكارثة؟
- هذا يتوقف على التحقيقات، التي تتم الآن، ولابد من اشتراك لجان فنية في التحقيقات لتقدير المسئولية، ولابد من انتهاء التحقيقات في اسرع وقت، لتقديم الجاني للمحاكمة، وتوقيع اقصى عقوبة عليه، حيث انه في اغلب هذه الكوارث، يكتسفي البعض بالتعويض المادي فقط، ويتم توجيه الاتهام الى اشياء لا يمكن معها ضبط الجاني، مثلما حدث في كارثة قطار الصعيد عندما تم توجيه الاتهام لوابور جاز وغيره من الاشياء التي تؤكد ان هناك اهمالا جسيما وفي هذه الكارثة بالذات، لابد من فتح جميع ملفات البواخر والسفن، التي تعمل على الخطوط الملاحية المصرية وتحمل اعلاما وجنسيات اخرى، ويصل تعدادها تقريبا الى ٥١ سفينة، وكشف مدى سلامتها وسيرها في

سفن العالم، الامر الآخر الذي لابد ان نتداركه هو الاهمال الجسيم في حالة الحريق منذ اللحظة الاولى التي لم يدرك الريان مدى خطورتها، ولم يتم الابلاغ عنها في البداية الى مراكز الانقاذ وكل هذا يؤكد ان هناك اهمالا نريعا من الريان، والشركة المسئولة.

الشركة والقبطان .. مسئولان

● القبطان في عداد المفقودين.. فمن المسئول عن كارثة العبارة جنائيا ومدنيا؟

- الشركة المالكة للعبارة مسئولة مسئولية كاملة عما حدث، وكذلك الريان فالقانون نص صراحة على ان الناقل البحري مسئول عن توصيل الراكب سليما معافى، ولا يعفى من المسئولية حتى ولو اشترط في عقد النقل على ذلك، ويعتبر شرط اعفائه في العقد باطلا، وفقا لمعاهدة بروكسيل.. كما نصت المادة «٢٥٦» من القانون البحري على ان يسأل الناقل عما يحدث من ضرر للراكب او البضاعة.. ونصت المادة «٢٥٨» من القانون البحري على

مأمون حسب المادة «رقم ٤٢» من القانون البحري.

وتحظر المادة رقم «٥٦١» من التقنين البحري على الربان، جواز ترك السفينة اثناء السفر بسبب اى خطر كان، دون اخذ رأى ضباطها وملاحيها وفى حالة تركها برأيهم يتعين عليه ان ينقذ معه الاوراق المهمة كدفتر سير السفينة وسند الابحار وحوافظ الحمولة، والنقود، ومستندات السفر وما يستطيع انقائه من البضائع المشحونة على ان يبدأ بما هو اعلى قيمة والا قامت مسؤوليته.

كما ان عليه ان يتصل اتصالا وثيقا بالاجهزة المعنية فى حالة الخطر.. اما اختصاصه التجارى فيتعلق فيما يتخذه الربان من ابرام العقود والتصرفات القانونية الضرورية لادارة السفينة واستغلالها.

المسئولية المدنية والقانونية

● وماهى مسئولية الربان المدنية والجنائية فى حالة غرق السفينة؟

- اجابت الدكتور سميحة القليوبى، بأن ورد النص عليها فى القانون البحري، وتنص المادة الاولى منه على ان كل ربان او رئيس مأمور بادارة سفينة او مركب من المراكز البحرية ضمان ما يحصل منه من التفريط فى اثناء تأديته وظيفته ولو كان يسيرا ويلزم باداء مقابل الخسارة الناشئة عنه وتضيف المادة رقم «٣٦» انه مسئول عن الامتعة والبضائع التى يتسلمها فى عهده، وعليه ان يعطى بها سندا يسمى سند الحمولة.

والمبدأ هنا ان الربان يسأل قبل المجهز

حوار:

ممدوح حسن

الخطوط الملاحية المصرية.

اختصاصات القبطان

● سألتها عن اختصاصات الربان على السفينة؟

- قالت ان هناك اختصاصات فنية، واخرى تجارية والمقصود هنا بالاختصاص الفنى، هو الذى يتعلق بفن قيادة السفينة على الوجه المطلوب، والكفيل عادة بضمان سلامتها واتمامها للرحلة، وفقا لخط السير المرسوم لها.. والربان يعتبر دون اننى شك، هو المدير الفنى الاعلى للرحلة البحرية، وعليه يقع واجب قيادتها من ميناء القيام الى ميناء الوصول ولهذا فانه لا يتلقى اوامره، من صاحب السفينة، او صاحب الشركة التى تديرها فالمفروض ان الربان اعلم منه بهذا الفن والحد الاقصى لما يمكن للمجهز - اى صاحب السفينة - اصداره تعليمات فى هذا الشأن هو تحديد لخط سير الرحلة من ميناء القيام الى ميناء الوصول ويقع على الربان عدة التزامات قانونية محددة ويتعين عليه الوفاء بها، وهى واجب القيام بالكشف على السفينة قبل بدء الرحلة، ومن ثم فعلية وحده، يقع طلب الحصول على ترخيص الملاحة، وشهادة السلامة وكذا شهادة معدلات السلامة، قبل ابحار السفينة.

كما يلتزم الربان بالبقاء على السفينة وبمجرد ابحار السفينة للقيام برحلتها البحرية فان الالتزام الرئيسى الذى يقع على الربان هو ضرورة بقاءه على السفينة بنفسه حتى وصولها الى مرسى او ميناء

إذا ارتكب خطأ فنياً نتج عنه وقوع حادث بحري منه، خطر على الأرواح أو الأموال، أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث.

ويحاكم الريان تأديبياً أمام مجلس ينعقد خصيصاً لذلك وله صلاحية الحكم عليه بالحرمان من العمل على السفينة لمدة لا تزيد على ٦ أشهر ومن حق الريان التظلم من قرار هذا المجلس أمام مجلس آخر يتم تشكيله بقرار خاص من مدير عام مصلحة الموانئ.

المسؤولية الجنائية

● ماهي المسؤولية الجنائية للريان؟
- إذا أساء الريان استعمال سلطته وفقاً للقانون البحري، فإنه توقع عليه جزاءات جنائية تتفاوت مع جسامة جرمه، فمثلاً في جرائم إساءة استعمال سلطته أو استعماله للقوة، أو تركها تستعمل ضد أحد المسافرين وتكون العقوبة ٣ أشهر حبساً أو غرامة مالية وتزيد العقوبة لتصل إلى الحبس ٦ أشهر أو الغرامة، إذا ما أهمل في إنقاذ سفينة مشرفة على الفرق أو شخص يعثر عليه في البحر، شريطة ألا يترتب على هذا الانقاذ خطر جدي للسفينة أو للأشخاص الذين هم على ظهر سفينته.. (المادة رقم ٢٠٢) من القانون البحري.

أما الريان الذي لا يحترم واجبات قيادته ويترك السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى فيعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ٣ أشهر إذا كانت السفينة في ميناء وغير معرض للخطر وقد تصل عقوبته إلى الحبس سنتين إذا ما كانت السفينة في عرض البحر وترتفع عقوبة الريان لتصل إلى حد وصولها إلى الأشغال الشاقة المؤبدة أو المؤقتة حالة خيانتها للأمانة وارتكابه فعلاً يقصد به اغراق السفينة أو إحراقها أو تعطيل سيرها، أو شروعه في القيام بعمل من هذا القبيل.. أما إذا نشأ عن مثل هذا الفعل، موت شخص، فتكون العقوبة الأعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة.

فمسؤوليته شخصية عن جميع الأخطاء التي تقع منه أثناء تأدية وظيفته ولو كانت هذه الأخطاء بسيطة وتعتبر مسؤولية الريان عن هذه الأخطاء، أمام المجهز من قبيل المسؤولية التعاقدية والتي يكمن مصدرها في عقد العمل القائم بينهما.. والأصل أن الريان يعتبر مسئولاً مسؤولية شخصية عن أخطائه قبل الغير، أعمالاً للقواعد القانونية في المسؤولية العامة في القانون المدني حسب المادة «رقم ١٦٣» وينطبق عليه أحكامها خاصة في حالة تركه للسفينة خلال الرحلة البحرية، أو استخدامها لملاح غير صالح للعمل وكذلك يكون الأمر، إذا ما صدم سفينة أخرى بخطأ منه، ويقع على عاتق المدعى إثبات خطأ الريان، ما لم توجد قرينة قانونية خاصة في حالات معينة، تقضي بغير ذلك.

وتؤكد الدكتور سميحة القليوبى أن العمل قد تواتر على أن الغير يرجع على المجهز نظراً لعلاقته وبصفته متبوعاً للريان من الناحية القانونية.

كما يسأل الريان مسؤولية شخصية قبل الشاحنين نتيجة عدم تنفيذ عقد النقل، وتبقى مسؤولية الريان الشخصية في هذا الشأن، قائمة عن أخطائه الملاحية التي قد لا يكون المجهز «الناقل» مسئولاً عنها تطبيقاً لشروط إعفائه من المسؤولية عن أخطاء الريان، أو لانعدام مسؤوليته عن أخطاء الريان الملاحية، وأخطائه لإدارته السفينة طبقاً لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بالنقل البحري.

ولا يسأل الريان عن أخطاء رجال الطاقم لأنهم تابعون للمجهز.. كما لا يسأل الريان أيضاً عن أخطاء المسافرين كأن يلقي مسافر بنفسه في البحر أو غيره من هذه التصرفات وهذا بشرط ما لم يثبت خطأ الريان الشخصي في ممارسته لحقه في الإشراف والرقابة عليهم، وأنه كان بوسعه منع وقوع هذا الخطأ من المسافرين. ويجوز مساءلة الريان تأديبياً في حالة ما

المصدر: الوفد

التاريخ: ١٣ فبراير ٢٠٠٦

لجنة برلمانية تقصى الحقائق في كارثة العبارة النواب يطالبون الحكومة بالاستقالة.. ويؤكدون ان الفساد سبب الكارثة محمود أباطة: الحادث كشف قصور أداء أجهزة الدولة

كتب - محمود غلاب
وجهاد عبدالمنعم:

قرر مجلس الشعب أمس تشكيل لجنة تقصى حقائق لكشف الاسباب الحقيقية لغرق العبارة «السلام - ٩٨» في مياه البحر الاحمر ووضعها أمام الرأي العام وانزال أقصى العقوبة على كل من تسبب في هذه الكارثة التي أدت الى إهدار حياة أكثر من ألف مواطن من البسطاء. يرأس اللجنة حمدي الطحان رئيس لجنة النقل وتضم في عضويتها ٢٥ عضواً بينهم رؤساء الهيئات البرلمانية.

وشهدت الجلسة مواجهات حادة بين النواب والحكومة كشف النواب ان انهيار القيم والمبادئ وتفشى الفساد والصفقات المشبوهة تقف وراء مثل هذه الكوارث. وأشار النواب الى أن كارثة العبارة كشفت عن فشل الحكومة في ادارة الازمات وطالبوها بالاستقالة. قال النواب ان المواطن المصري البسيط يعيش مقهوراً ويموت مفقوداً، وتدخل الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس المجلس أكثر من مرة لإنقاذ الحكومة ومنع وقوع صدام بينها وبين النواب خاصة بعد أن كشف النواب عن وجود تواطؤ في القضية قد يؤدي الى تبرئة صاحب الشركة واختزال الكارثة في صرف التعويضات للضحايا. وأكد الدكتور محمود أباطة رئيس الهيئة البرلمانية الوفدية بمجلس الشعب ان كارثة العبارة كشفت عن قصور شديد في أداء جميع

أجهزة الدولة بلا استثناء. وقال ان ضحايا العبارة هم من أبسط الناس وأفقرهم وسعوا الى أرخص وسيلة تقلهم لزيارة الاراضي المقدسة وكانوا يأملون من الدولة توفير الحد الأدنى من الامان لهم. وأضاف محمود أباطة ان الشركة مالكة العبارة تتحمل مسئولية الجزء الاول من الكارثة بدءاً من اشتعال الحريق الساعة العاشرة وارسال الإخطار الاول الساعة السابعة صباحاً.

وتساءل أباطة قائلاً: هل القواعد السارية في تطبيق نظام الامان في العبارة كافية لتأمينها؟ وهل الاجهزة في الموانئ وأجهزة الرقابة تؤدي دورها المطلوب؟. وقال: لقد فهمت من بيان وزير النقل أنه سيتم إعادة النظر في القوانين التي تحكم النقل البحري ويجب الاسراع في تعديل هذه القوانين وألا ننتظر حتى تقع كارثة أخرى. وأعلن أباطة عن موافقته على تشكيل لجنة تقصى حقائق

لطمأنة الرأي العام على الاجراءات التي ستتخذ في هذه الكارثة. ووجه أباطة خالص العزاء لأسر المفقودين وضحايا الكارثة وقال ان أحزانهم تمزق القلوب. وانتقد سوء معاملة أهالي الضحايا الذين توجهوا الى سفاجا والغردقة والاماكن الاخرى ليتبع أخبار ذويهم. وقال ان الطريقة التي عوملوا بها تدل على أن الاجهزة الادارية تحتاج الى تدريب لان الشعب المصري أياً كان مستواه يجب أن تحترمه الدولة.. فهؤلاء الاهل قوبلوا بالقنابل المسيلة للدموع وهذا يتطلب جهازاً

لإدارة الازمات ومواجهة الحوادث. وانتقد الدكتور زكريا عزمى عدم حضور جميع الوزراء مناقشة هذه الكارثة فى مجلس الشعب. وتساءل النائب طلعت السادات قائلاً: من يحمى مالك العبارة! وأشار محمد أبو العينين رئيس لجنة الصناعة الى وقوع تسبب واهمال ورفض ضياع دماء الضحايا هدرًا.. واعترض على قيام العبارة بنقل ركاب بين مصر والسعودية وهى ترفع علم بنما!. وقال الدكتور حمدى السيد رئيس لجنة الصحة ان كارثة العبارة حرمت مصر من الفرحة الكاملة بالحصول على بطولة الامم الافريقية. وقال الدكتور محمد سعد الكتاتنى رئيس الكتلة البرلمانية للاخوان المسلمين ان الفساد ظهر فى البر والبحر وغرق العبارة دليل على الفشل فى ادارة الازمات وأدى الى غرق مصر مع العبارة.

أرواح الفقراء الجائبة



بقلم:

فهمى هويدى

الى موت ٦٣ منهم، وهو ما اعتبر كارثة قومية، سببها أعلن الحداد فى البلاد لمدة ثلاثة أيام. أوقفت خلالها الاحتفالات الرسمية، ونكست الاعلام، وفتحت ابواب السفارات البولندية فى الخارج لتلقى العزاء. بعد أن فرغت من قراءة الخبر كان لابد أن أتساءل: ألا يستحق غرق ألف إنسان أن تعبر السلطة عن حزنها لموتهم، فتعلن الحداد لبضعة أيام، على الأقل لإشعار الجميع بأن الكارثة هزت الوطن كله، ولم تكن من نصيب سكان (مصر الأخرى) وحدهم؟ - ودفعنى الغيظ الى التساؤل: لو كان هؤلاء من السياح الأجانب، هل كان يمكن أن يمر موتهم بهذه السهولة؟

(٢)

صحيح أنه أعلن عن صرف بضعة آلاف من الجنيحات تعويضا للضحايا وأسرهم. وأن لجنة وزارية شكلت لبحث الموضوع. كما أوفد مجلس الشعب لجنة لتقصي حقائق ما جرى. فى الوقت ذاته شاهدنا صورا لبعض المسؤولين وقد افتتحوا اجتماعاتهم بالوقوف دقيقة حدادا على الذين ابتلعهم البحر. وأعلمنا أن أعضاء مجلس الشورى تبرعوا - مشكورين! - بمكافأة يومين لصالح أغاثة المنكوبين. وحاولت الصحف أن

أرواح الناس فى بر مصر أرخص مما يتصور كثيرون. وكارثة عبارة البحر الأحمر أحدث دليل على ذلك. فلم يتحسب أحد لحماية أرواح الركاب كما ينبغى. ولا نحن تحركنا كما ينبغى بعدما وقعت الواقعة. بل إننا لم نحزن كما ينبغى على ألف مصرى راحوا ضحية الكارثة. وأخشى ما أخشاه أن يلحق التحقيق بالقائمة، بحيث تقو الخيوط، ولا نعرف ما جرى بالضبط، حين لا نتحرى الأمر كما ينبغى.

(١)

كل ماجرى لا يخطر على البال، وفوق قدرتنا على التصديق، حتى أزعج أن الجرح فى المشهد للروح غدا أكبر من الجريح. ذلك أننا لم نكن نصدد كارثة واحدة، وإنما وجدنا أنفسنا بازاء سلسلة من الكوارث والفواجع، قبل الغرق وأثناءه وبعده. ولأن الأمر كذلك فقد تمنيت أن يكون تعبيرنا عن الحزن فى مستوى الحدث الجلل، بحيث لا نصبح بازاء مصريين وليس مصر واحدة. الأولى مكلومة يعتصرها الأسى فى صمت، والثانية لاهية عن عذابات المفجوعين وأهات المتاعين، فى حين تعلق أبصارها بمباريات كأس أفريقيا، وملات السماوات بالصخب والضجيج ابتهاجا بالفوز فى هذه المباراة أو تلك.

تمنيت أن نحتشم فى التعبير عن البهجة، احتراماً لحدث الموت الكبير، ومراعاة لشعور أهلنا المكومين والتكالى. واحسب أن تلك الرسالة كان يمكن أن يلتقاها رأى العام ويتفاعل معها، لو أن حدادا رسميا ورمزيا أعلن لمدة ثلاثة أيام على الأقل. وهو ما حدث فى مصر قبل حين، مجاملة ومشاطرة لأحزان بلد خليجى شقيق انتقل قائده الى رحمة الله.

لقد نشر فى صحف الاسبوع الماضى أن التلوج فى بولندا تراكمت فوق سطح معرض للطيور حتى أسقطته فوق رؤوس رواده. مما أدى

الواسعة. وهو في الوقت ذاته عضو في اللجنة العليا للموانئ وأمين الحزب الوطني في مصر الجديدة، وعضو معين في مجلس الشورى (يتمتع بالحصانة)، وعلى صلة وثيقة ببعض كبار المسؤولين في الدولة. وهذه المؤهلات وفرت له نفوذاً واسعاً مكنه من أن يسير بواخره التي هي البحر الأحمر بوجه أخص، رغم عدم توافر معايير السلامة لها. وكأن ذات النفوذ وراء استصدار شهادات من الجهات الرسمية تتستر على العيوب وتؤكد لمسئولي الموانئ المختلفة بأن (كله تمام). بل إن صحيفة (المصري اليوم) (عدد ٢/٦) ذكرت أن نفوذ الرجل كان وراء استصدار قرار من وزير النقل الأسبق بمد عمر السفن الأجنبية العاملة على الخطوط المصرية، بحيث تتجاوز الأجل

المحدد بالنسبة للسفن المسجلة في مصر (١٥ سنة بالنسبة لسفن الركاب، و ٢٠ لسفن البضائع)، وهو ما مكنه من تسيير سفنه رغم تجاوزها للعمر الافتراضي (سفينة السلام ٩٨ التي غرقت أخيراً عمرها ٣٦ سنة)!. لذلك لم يكن غريباً أن تغرق ثلاث سفن من الاسطول الذي تملكه أو تديره الشركة خلال السنوات العشر الأخيرة. ولكن الغريب أن تمر تلك الحوادث دون حساب أو مساءلة، حتى أن اثنين من أعضاء مجلس الشعب السابقين (هما البدرى فرغلى وأبو العز الحريرى) ذكرا للصحيفة ذاتها أن الشركة كانت محل حماية من مسئولين في الدولة، وأن الحكومة كانت تتهرب من طلبات الاحاطة التي قدمت الى المجلس بخصوص غرق العبارات في الفترة الماضية، بحجة ان النيابة لم تنته من تحقيقاتها في الحوادث. نقل عدد (الاهرام) الصادر في ٢/٥ أن شركة (لويدز ريجيستر) المتخصصة في الملاحة البحرية ذكرت في نشرتها اليومية أن العبارة «السلام ٩٨» لا تستوفي معايير السلامة، وأنها ممنوعة من الملاحة في المياه الأوروبية، وأن شركة «ريبا» الإيطالية التي أعطتها شهادة الصلاحية، تتعرض الآن للمقاضاة، لأنها سبق وأن أصدرت شهادة صلاحية مماثلة لناقلة البترول الإيطالية «أريكا» التي انشقت نصفين منذ ست سنوات. ذكرت مصادر الصحيفة في نفس العدد أيضاً

تهدي من روع التكاليف، فابرزت تحت عناوين كبيرة آراء بعض العلماء الذين افترضوا بأن الغريق يحتسب عند الله شهيداً. وعقب ذلك أقيمت صلاة الغائب على أرواح الضحايا. كما أن أكثر من جهة قدمت إعانات وتيسيرات لأهالي المفقودين في النقل والاتصال. الى غير ذلك من صور الاغاثة والتضامن المفترضة، لكن ذلك كله يظل جهد هينات وأفراد، ومن ثم فإنه لا يكفي، ولا يغنى عن اعلان الحداد الرسمي، لمؤسسات الدولة كلها، في داخل مصر وخارجها.

لا نستطيع أن نتجاهل في هذا الصدد زيارة الرئيس مبارك الضحايا التي ابرزتها وسائل الإعلام، ونقلت تصريحاته التي ذكرت أن الرئيس أصدر تعليماته بسرعة إنقاذ وعلاج المصابين. كما نقلت الصحف في وقت لاحق تصريحات للرئيس أكد فيها أن ارواح ضحايا العبارة يجب ألا تضيع هدراً، وأن المسئولين عن الكارثة يجب ألا يفلتوا من العقاب.

أثارت انتباهي تلك التصريحات، واستدعت عندي مجموعة من الأسئلة الحائرة من قبيل: لماذا من الأساس تحتاج سرعة إنقاذ المصابين وعلاجهم الى تعليمات من الرئيس؟ ولماذا يطلب الرئيس أن يتواصل التحقيق لمحاسبة المسئولين عن الكارثة، ولتحديد أوجه الخلل والقصور؟ وهل كان يمكن أن تمضى الأمور في اتجاه آخر، فلا يتم الانقاذ والعلاج، ويفلت المسئولون عن الكارثة من العقاب، ويجرى التعطيم على أوجه الخلل والقصور، إذا لم يصدر الرئيس توجيهاته بهذا الصدد؟ وهل صرنا بحاجة الى تصريحات مماثلة في كل حادثة، حتى ولو كانت كارثة راح ضحيتها ألف مواطن؟ وأخيراً: لماذا أصيبت أجهزة الدولة بالتبلد حتى صار أداء الواجب الطبيعي والبدهي إزاء المواطنين يتطلب صدور توجيهات رئاسية؟ (٣)

حين تابعت التفاصيل فيما نشرته الصحف القومية والمستقلة، أدركت أن التدخل الرئاسي كان مهماً ومطلوباً. فصاحب الشركة المسئولة عن العبارة شخصية نافذة، جمعت بين الثروة والسلطة وحسب المنشور فهو بليونير كبير، يملك أكثر من فندق خمس نجوم، كما يملك ويدير ١٨ عبارة (كلها ترفع علم بنما)، وتعمل في بحار الله

في الإذهان كارثة قطار الصعيد الذي احترقت سبع عربات منه في شهر فبراير عام ٢٠٠٢، مما أدى إلى تفحم ٢٧٢ شخصا من ركابه الفقراء (حدثت أنباء لاحقة عن أن الذين قضوا حتفهم كانوا بحدود الألف) - وبعدما نظرت قضية الإهمال طيلة ثلاث سنوات، (حتى نسيها الناس) - صدر حكم في فبراير ٢٠٠٥ بتبرئة كل المسؤولين الذين اتهموا بالتقصير في السكة الحديد !

ومن أسف أننى لم استطع أن أعثر على إحصائية حديثة تبين عدد ضحايا القطارات، لكنى وقعت على تقرير نشرته صحيفة (الوفد) منذ ثلاث سنوات ذكر أن أكثر من ستة آلاف شخص قتلهم القطارات خلال ١٠ سنوات، في حين أن ٢١ ألفا أصيبوا بجروح، وأن مصر تشهد سنويا ١٢٠ حادثة قطار بمتوسط عشر حوادث كل شهر.

أما ضحايا الطرق فحدث عنهم ولا حرج. ذلك أن الحصول على رخصة قيادة دون امتحان وغياب أى رقابة على السرعة، أيسر بكثير من تصريح تسيير ناقلة دون تفتيش ودون التحقق من استيفاء ضمانات السلامة، وأيسر بعيدا عن إذهاننا الحادثان المرعان اللذان وقعوا في الشهر الماضي (تصادم في قنا أدى إلى مصرع ٢٠ وإصابة ٢٥ وانقلاب حافلة سياحية في الغردقة أسفر عن

مصرع ١٤ صينيا وإصابة ٣٠ آخرين). في ٢٠٠٥/١/٢٠ نشر الأهرام أن ٧٧٦٦ شخصا قتلوا في حوادث الطرق خلال عام ٢٠٠٤، وأن حوالي ٤٠ ألفا آخرين تعرضوا لإصابات متفاوتة. الأمر الذي جعل مصر ضمن أعلى معدلات الموت على الطرق العمومية بين كل بلاد العالم. أن بسطاء الناس وفقراء هم هم الذين يدفعون الثمن الباهظ للإهمال والفساد. أما الأقوياء من الأثرياء وأصحاب النفوذ فهم ليسوا فريسة الرعوس فحسب ولكنهم فوق القانون أيضا. وهو ما يدعو إلى ضرورة إعادة التفكير في أمور كثيرة، بعضها يتعلق بحفظ الفقراء في زماننا، وبعضها يتعلق بإعادة الثقة في حياة وراحة التحقيقات التي تجرى في قضايا الفساد والإهمال والبعض الآخر يتمثل في كيفية تحصين المجتمع ضد تداعيات التحالف المشهود بين بعض أهل السلطة والثروة، الذي غدا أقوى وأكثر فاعلية من تحالف الستينيات بين قوى الشعب العاملة.

أن العبارات التي تنقل المصريين كلها ذات عمر افتراضي منته، فيما عدا اثنتين منها تتبعان قطاع الأعمال العام! - ونقلت عن عضو في مجلس الشعب (محمد مصيلحي)، الذي يملك إحدى شركات الملاحة أن هيئة التفتيش البحري لا تقوم بالتفتيش على السفن على مستوى الجمهورية، وأن إجراءات التصريح بالبحار والسفر تصدر بصورة روتينية، دون أى مراجعة أو تدقيق.

في ذات عدد (الأهرام) خبر آخر كان باعثاً على الحيرة، خلاصته أن مركزا للانقاذ في إنجلترا رصد استغاثة العبارة المنكوبة، في حين لم تستقبل تلك الاستغاثة في مصر (هل كانت الأجهزة معطلة؟ أم أن الجميع كانوا يغطون في

النوم؟) - وكانت النتيجة أن تأخر الانقاذ ولم يبدأ إلا بعد ١٧ ساعة من عرق السفينة.

الوجه الآخر للمأساة تمثل في الفوضى التي حدثت على الشاطئ في سفاجا، سواء في إغاثة الناجين أو التصرف في الجثث التي تم انتشالها، أو التعامل مع جموع الأهالي الغفيرة التي توافدت على المدينة، جزعة وملهوفة، على التعرف على مصير الأبناء والأزواج والأقارب، الأمر الذي انتهى بالاشتباك مع الشرطة وتدمير واحراق كل الشركة صاحبة السفينة. وكان اصدق تعبير عن ادانة ذلك المسلك ما كتبه زميلنا الاستاذ سلامة أحمد سلامة في (الأهرام) (عدد ٢/٧) وقال فيه: مرة أخرى تثبت الادارة المصرية عجزها وفشلها وعدم كفاءتها في مواجهة الكوارث، وتبرهن على قسوتها وعدم اكتراثها في التعامل مع المشاعر الانسانية لألوف المواطنين الذين فقدوا اعزاءهم، نتيجة إهمال وفساد تسأل عنه الأجهزة الحكومية. (٤)

المفزع في المشهد اسران، أولهما أن الفساد والإهمال استشرياً في مصر، على نحو تجاوز الاستفادة الشخصية من احتكار وتربح ونهب للمال العام، إلى تهديد حياة البسطاء والفقراء. ونموذج عبارة الموت ليس الحالة الوحيدة، وإنما هو بمثابة فصل واحد في دفتر احوال الأزمة. الأمر الثاني أننا اعتدنا أن اغلب تلك الجرائم التي ترتكب بحق المجتمع تتوه في الحقيقة، وتقيد ضد مجهول في نهاية المطاف.

إن ألوف المصريين باتوا يقتلون سنويا بسبب حوادث القطارات وانقلاب السيارات وتصادمها على الطرق. وحتى لم يمر شهر دون أن نفجع بحريق قطار أو تصادمه، أو خروجه عن مساره، أو سحقه المارين عبر الملقانات. وما زالت حاضرة

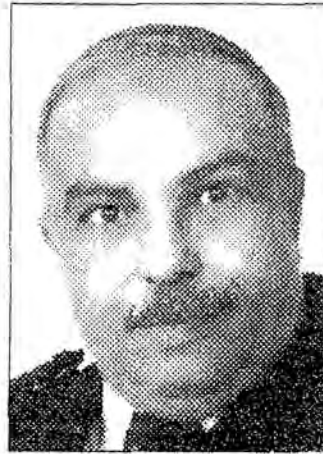


خبراء البحري يكشفون
عن مخالفات
حصلت لأرواح

أسرار القتل.. في العبارات

في البداية يجب أن نشير إلى أنه في الدول المتقدمة، أرواح المواطنين، محل رعاية وأهتمام.. فهناك التزام تام بإجراءات السلامة والأمان، أما في مصر، فبالرغم من وجود قانون للنقل البحري، إلا أنه ترك ثغرات عديدة، أتاحت الفرصة لملاك السفن المصرية، في التلاعب بعمليات التفتيش الدوري، التي لا تتم بطرق سليمة.. فقد سمح القانون المصري بقيام الشركات الخاصة، برفع أعلام دول أخرى، على سفن قديمة، حتي لا تخضع لهذا القانون، الذي يشترط مدة محددة لتشغيل السفن والعبارات، وعمرها الافتراضي.

التلاعب بالإجراءات
المهندس نصر حميدو، مدير عام الصيانة بالشركة المصرية للملاحة، يقول إن بعض ملاك السفن المصرية يفضل تسجيل سفنهم في الخارج، رافعين عليها أعلام دول أخرى، بسبب تشدد القانون المصري، في إجراءات السلامة، لذا نجدهم يلجأون إلى شراء السفن القديمة من الخارج، ويتم عمل عمرة لتجديدها، وأحياناً لتحويلها من سفينة بضائع إلى سفينة ركاب، وذلك تحت إشراف إحدى الشركات الإيطالية، وتسمى «رينا»، التي تعطي



م. إسماعيل رجب

ما يجري الآن، حول الكلام، وفتح ملف الإهمال والصيانة للعبارات، هو الأمر نفسه، الذي يحدث في أعقاب وقوع كل كارثة، ويبدو أن فقدان مئات الأرواح وغيرها من الخسائر، شرط حتمي، حتي نشعر بغياب إجراءات السلامة والأمان، على متن السفن، واستهانة ملاكها بأرواح الركاب.. هذا الأمر يطرح تساؤلاً عن مدى فعالية قانون النقل البحري، الذي يتخلله العديد من الثغرات، فتحت الباب أمام المتلاعبين والمخالفين لتحقيق مكاسب مالية كبيرة، على حساب أرواح المواطنين.. فهل غرق العبارة السلام ٩٨، هي نتيجة طبيعية لما يعاني منه الأسطول المصري، من خلل وإهمال جسيم؟ سؤال نبحت عن إجابة له في هذا التحقيق.

تحقيق: دينا توفيق أمانى زايد

سفن القطاع العام، كما أن معظم شركات القطاع الخاص للأسف لا تقوم بعمل الصيانة الدورية كما يجب، بما فيها شركة السلام التي سبق وقامت في الفترة ما بين ١/١/٢٠٠١، بإدخال عدد ٢ سفينة ركاب، إلى ميناء السويس، وتم الكشف عليها في مدة

لا تزيد على ١٥ يوماً، فهل هذه المدة كافية للكشف على الماكينات الرئيسية، والمولدات، والظلمبات، وأجهزة السلامة؟! والأخطر من ذلك هو اعتماد هذه الشركة وغيرها من الشركات على شهادات السلامة، التي تمنحها الشركة الإيطالية «رينا»، نظراً لأن شروطها بسيطة، بالمقارنة بالشركات الأخرى.

سلبات عديدة

الدكتور ريان منتصر السكري، خبير بحري دولي، يرى أن قانون النقل البحري، قد مر عليه عدة سنوات، مما جعله بحاجة إلى تعديل حتي يواكب الظروف السائدة حالياً، فهناك بنود عديدة بالقانون، تحتاج لإعادة النظر من جديد، ومن أهمها البند الخاص بالتعويضات، حيث يقرر مبلغ ١٥٠ ألف جنيه كتعويض لكل متوفي، وهذا المبلغ يعتبر بسيطاً، نظراً لاختلاف العملات من بلد لآخر، كما أن القانون المصري لا يلزم الدول بالتفتيش في موانئ المغادرة أو الوصول، علي جميع السفن، التي تصل إليها، كما أن لدينا قصوراً شديدة جداً من

شهادات السلامة، دون فحص لحالة السفن، ومعظم شركات القطاع الخاص، تلجأ إلى مثل هذه الشركات، لأن شروطها سهلة وبسيطة، ثم تقوم هذه السفن برفع أعلام دول أخرى، ليس لديها قانون بحري، يلزم بمدة محددة لتشغيل السفن والعبارات. في حين أن القانون البحري المصري، يلزم السفن التي ترفع العلم المصري، بأن لا يزيد عمرها على ١٥ إلى ٢٥ سنة، ثم يتم بعد ذلك «تخريدها» أو بيعها، هذا بالإضافة إلى أننا قد نجد تلك السفن من الداخل، غير صالحة للملاحة، فضلاً عن الاستعانة بربان علي المعاش، لضمان موافقته العمل بالسفينة في ظل هذه الظروف.

ويؤكد أن الأسطول المصري يحتاج إلى التجديد، بهدف منع احتكار السوق، من قبل الشركات الأجنبية، فقد بدأ عدد السفن يقل، دون أن يكون هناك إحلال لها.

التحاييل علي القانون

المهندس البحري إسماعيل رجب - مدير إدارة العائمات والبنشات، بالشركة المصرية للملاحة - يشير إلى أن القانون البحري، بجميع تعديلاته، لا يسري إلا علي الشركة الوطنية للملاحة البحرية، والتي ترفع العلم المصري، وبالتالي فهي الشركة الوحيدة التي تطبق جميع أنظمة الأمان والسلامة الدولية، وتخضع للتفتيش البحري، وهيئة الإشراف الدولية، بينما نجد شركات القطاع الخاص تتهرب من دقة التفتيش، وتتحايل علي القانون، برفع علم دول

أخرى، مثل «بنما» أو «قبرص»، وغيرها، نظراً لأن قوانين مثل هذه الدول فيها العديد من الثغرات، هذا بالإضافة إلى أن معظم سفن القطاع الخاص، وأولها شركة السلام، لا تقوم بعمل المناورات أو التدريبات اللازمة لطاقم البحارة، وهي مناورة غرق، ومناورة حريق، ومناورة إنزال الفسلايك (البنشات)، أو «الرمثات»، وهي تدريبات ومناورات لا تتم إلا على

تقارير دورية شهرياً، لمتابعة الأوضاع، حتي لا تتكرر المأساة مرة أخرى.

غياب الرقابة

المهندس عبدالحميد حنفي، مدير أسطول بشركة مصر - إيدكو للنقل البحري، يري أن هناك أوجه قصور وسلبيات ببعض شركات الملاحة، والتي لا تهتم بإجراء عمليات الصيانة الدورية للسفن وافتقارها للثقافة العامة التي يجب أن تتبع في حالة حدوث أي ظرف طارئ، واختلافها من شخص لآخر.

ويؤكد أن هناك مناورات عديدة، تتم قبل إقلاع العبارات، لكن يبدو أن أغلب شركات الملاحة لا تلتزم بها، فهناك مناورة التصادم، والتي تجري بصفة دورية، ومناورة الحريق، والتي توجد بها تعليمات لجميع الركاب في الكبائن والممرات، والأسطح، وتفيد بكيفية التصرف، في حالة وقوع حريق مفاجئ في السفينة، كما توجد قوارب النجاة، والتي يلتزم البحارة بإنزالها، في المياه كل ثلاثة أشهر تقريباً، علي سبيل التجربة للتأكد من مدي سلامتها، هذا بالإضافة إلى أنه من المفترض أن تجري عمليات تفتيش علي المراكب عند دخولها إلى الميناء، وتكون إجراءات تفتيش مراكب الركاب، أشد من مراكب البضائع، هذا مع الأخذ في الاعتبار، أنه لا يسمح لأي فرد بالعمل علي سطح السفينة، إلا بعد اجتياز دورات تدريبية بالأكاديمية المصرية للنقل البحري، ويتم اعتمادها من هيئة السلامة بحيث يصبح الفرد مؤهلاً لوظيفته.

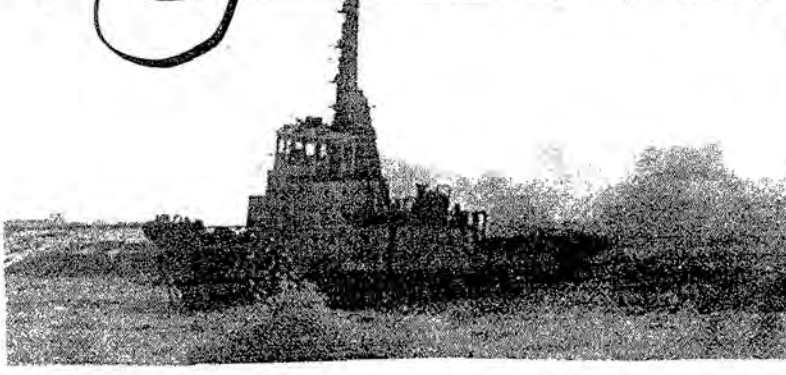
جانب الهيئات المشرفة علي التفتيش، في ظل وجود استثناءات كثيرة لبعض المراكب.

ويشير إلى أن الأسطول البحري في مصر، بات يعاني من مساوئ عديدة خاصة أن هناك تهاونا في إجراء عمليات الصيانة، التي لا تقوم بها أغلب شركات الملاحة في مصر، مستغلين عدم جدية التفتيش من قبل الجهات الرقابية، ومن ناحية أخرى فإن عمليات المعاينة التي تجري علي السفن والعبارات، لا يتم تفعيلها بالشكل السليم، حيث تتم علي الورق فقط، والدليل علي ذلك، أن أغلب العبارات التي تخطت العمر الافتراضي، وأصبحت غير صالحة للملاحة، مازالت موجودة في الخدمة، بالإضافة إلى التهاون الواضح في إجراء المناورات المختلفة قبل إقلاع السفينة، حيث من المفترض أن تجري مناورة الحريق والغرق أسبوعياً، لتدريب الطاقم علي سرعة التحرك في حالة وقوع الخطر، فضلاً عن التدريبات التي تتم أثناء الإبحار، ويبدو أن هذا الأمر لا يتم علي الإطلاق، والدليل علي ذلك، غرق العبارة السلام.

كل تلك المساوئ جعلت هيئة تصنيف السفن، تضع مصر في القائمة السوداء، منذ عام ٢٠٠٤ بعد أن تأكدت من الأداء السيئ للسلطات البحرية المصرية.

ويقترح الربان منتصر السكري، أن يقوم وزير النقل البحري، بتشكيل لجنة من الخبراء المتخصصين والمعتمدين دولياً، للاستعانة بهم في مختلف الأمور والقضايا، التي تخص الملاحة، وعمل

مكافأة إنقاذ السفن



قيمتها ٥٠% للتجارية

و ١٠٠% للركاب..

والأرواح بالاتفاق

دولارات، كانت ستتقاضاها أي سفينة سارعت لإنقاذ عبارته.

تحديد قيمة المكافأة

الدكتور محمد ترك، أستاذ القانون البحري، ومحكم دولي، وأحد المحققين في قضية العبارة سالم إكسبريس، التي غرقت عام ١٩٩١، يقول إن القانون البحري لا يلزم أي قبطان بالذهاب إلى عبارة أخرى لإنقاذها في حالة وجود خطر، فمثلاً إذا كان قيام إحدى سفن البضائع، بإنقاذ سفينة بضاعة

أخرى، يهددها بالخطر، فمن حق القبطان رفض القيام بعملية الإنقاذ، وكذلك الأمر بالنسبة لسفن الركاب، وهذا في اعتقادي سبب رفض هانت عليه أرواح المئات من الأطفال قبطان العبارة «سانت كاترين» والشباب والرجال، مقابل حفنة الاستجابة إلي استغاثة العبارة

العبارات، بالاستجابة لإشارات الإنقاذ، أم أنها تقوم بذلك بدافع إنساني أو نفعي.. وهل قيمة المكافأة تختلف من سفن البضائع، عنها لسفن الركاب؟.. أسئلة مهمة نطرحها على المتخصصين.. فماذا قالوا؟

من الأقاويل التي تردت بقوة في الأيام الأخيرة، عقب غرق العبارة السلام ٩٨.. رفض الشركة المالكة للعبارة، السماح لقبطان العبارة السلام ٩٨، «سيد عمر» إرسال إشارات استغاثة للسفن المجاورة، نظراً لتكلفتها المادية العالية، الأمر الذي جاء علي حساب أرواح مئات من الأبرياء.

وإذا صح هذا الكلام، فإنه أكبر دليل علي إدانة المهندس ممدوح إسماعيل، صاحب شركة السلام للنقل البحري، لأن معني ذلك، أنه هانت عليه أرواح المئات من الأطفال والشباب والرجال، مقابل حفنة

أثار غرق العبارة السلام ٩٨.. قضية هامة، وهي مكافأة الإنقاذ، التي تتقاضاها السفن التي تشترك في عمليات إنقاذ، أي سفينة من الفرق.. والتي قد تصل إلي ١٠٠% من قيمة العبارة، الأمر الذي يجعل الشركات المالكة للعبارات تفكر ألف مرة قبل السماح للقبطان، بإرسال إشارات الاستغاثة وطلب الإنقاذ، في حالة ما تعرضت سفينة للغرق. ولكن.. هل القانون البحري، حدد هذه النسبة.. أم أنها تحدد وفقاً لرغبة الطرفين؟! وهل القانون يلزم

تحقيق:

جيهان موهوب

السلام ٩٨.

ويضيف أنه في حالة الظروف العادية، يجب علي جميع القباطين، الاستجابة إلى إشارات الاستغاثة،

وهنا يتم تطبيق نموذج «Load» للإنقاذ، والذي يقضي بوجود شروط معينة للإنقاذ، ومن أهمها حصول السفينة التي تقوم بعملية الإنقاذ علي مكافأة، قد تصل قيمتها إلى ١٠٠٪ من قيمة العبارة، ويتم تحديد هذه المكافأة، بناء علي الجهود الذي تبذله وقيمة السلعة التي تم إنقاذها،

والضرر الواقع علي السفينة القائمة بعملية الإنقاذ، والمجهود الذي يبذله طاقم السفينة، والخطر الذي يتعرض له، طبقاً لأحكام محكمة مجلس اللوردات في إنجلترا، والمعمول به في جميع أنحاء العالم.

مبدأ عام

الدكتورة سميحة القليوبي، أستاذة القانون التجاري، توضح أن القانون البحري، نظم مكافآت إنقاذ السفن والأرواح والبضائع، وهناك مبدأ عام، يقضي بقيام كل ربان سفينة، بإنقاذ

من يطلب مساعدته في البحر، ولا تزيد قيمة المكافأة على قيمة السفينة أو البضائع، وبالنسبة للأشخاص فلهم تقدير مختلف، يتم الاتفاق عليه بين العبارة المنقذة، والشركة المالكة للعبارة الطالبة للإنقاذ.. ويجوز عدم دفع هذه المكافأة، في حالة واحدة، وهو إنقاذ رجل بسيط، لا يقدر علي

دفع هذه المكافأة، أما في حالة العبارات والسفن، فالمكافأة شرط

للإنقاذ.

وعن نصوص القانون البحري في هذا الشأن، تقول الدكتورة سميحة القليوبي، إن قانون التجارة البحرية، رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ينص في المادة «رقم ٣٠٤ فقرة ١» علي كل ربان أن يبادر بإنقاذ كل شخص يوجد في البحر، معرضاً لخطر الهلاك، ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين معه لخطر أكيد، ويكون

مسئولاً إذا أهمل في تقديم هذه الخدمة.

الأرواح.. والبضائع

الدكتور رفعت رشاد، مساعد رئيس أكاديمية الملاحة البحرية، يؤكد أن قيمة مكافأة الإنقاذ تتحدد حسب نوع السفينة.. ففي حالة السفن التجارية، هناك نسبة محددة، تقدر بحوالي ٥٠٪، من قيمة السفينة، وأقل نسبة هي قيمة الضرر الواقع علي السفينة التي تقوم بالإنقاذ.. أما سفن الركاب فلها تقديرات مختلفة، لأن إنقاذ

الأرواح شيء آخر، كما أنه واجب علي الجميع، من الناحية القانونية والإنسانية. كما أن هناك شرطاً آخر لاستحقاق مكافأة الإنقاذ، وهو نجاح

عملية الإنقاذ، وفقاً لمبدأ «No Cure..

No pay» مع العلم أن مكافأة الإنقاذ، تكون في الغالب علي إنقاذ السفينة، وليس إنقاذ الركاب، كما حدث في حالة العبارة «السلام ٩٥» حيث تم إنقاذ الركاب، ولم يتم إنقاذ السفينة، وبالتالي لم تتقاض السفينة المنقذة مكافأة مالية.

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٢ فبراير ٢٠٠٦

الأهالي ذبحوا الطيور.. وسبقوا الحكومة في إزالتها

إعلان الحرب.. على العشش

«عشة الفراخ» ظاهرة موجودة في مدن وقرى مصر، فلا يخلو منزل في القرى، وكثير في المدن، من وجود عشة أو أكثر لتربية الدواجن، ويختلف مكان هذه العشة، سواء فوق السطح، وفي ساحات المنازل الريفية، كذلك لا تخلو المناطق الشعبية بالقاهرة من وجود مثل هذه العشش، حيث تنتشر فوق أسطح المنازل، وأحيانا في الشوارع الضيقة، كما تنتشر أبراج الحمام في كثير من أحياء محافظتي القاهرة والجيزة. وكل محافظات الجمهورية، حيث تعد تربية الحمام هواية لدى الكثيرين، إلا أن هذه العشش، أصبحت مؤخرا محط غضب الكثيرين فهي النموذج الجسم لأنفلونزا الطيور، ففور الإعلان عن انتشار المرض، ناشدت الحكومة المواطنين، بسرعة ذبح الدواجن، والتخلص من العشش فوراً، وبالفعل قام آلاف المواطنين بإزالة العشش التي يمتلكونها، في حين أرسلت بعض المحافظات لجنا من الطب البيطري والصحة، وألزمت المواطنين بإزالة العشش.

وراء كل عشة حكاية

وراء إزالة كل عشة حكاية وموقف طريف رصدت «الوفد» بعضها.

عشة الفراخ كانت هي الملاذ الآمن، الذي عقد عليه ملايين المصريين أملهم في الأبقاء على حلمهم بالحصول على البروتين بعد انتشار شائعات انفلونزا الطيور في العديد من دول العالم، منذ عدة أشهر، إلا أن هذا الحلم تبخر، بعد أن ظهر المرض بين الطيور المنزلية في مصر، بل أن وزير الصحة أكد أن ٩٠٪ من حالات الإصابة، ظهرت في طيور العشش لذلك قرر الكثيرون التخلص من هذه العشش وما بها من طيور حتى قبل أن تقوم الإدارات المحلية بالمحافظات بحملة واسعة لإزالة هذه العشش منعا لانتشار المرض.

الغنية، لا اعرف اذا كانت الحكومة، ستعوضنا- كما قيل ام لا- ولكن الاهم من ذلك صحتنا وصحة اولادنا.

مصائب قوم

لان مصائب قوم عند قوم فوائد دائما، فقد زادت مبيعات «الديب فريزر» فى كثير من المحافظات، نظرا لحرص مربى الدواجن المنزلية، على ذبح دواجنهم، ونظرا لضيق الثلاثيات المنزلية، لجأ الكثيرون الى شراء الديب فريزر، لتخزين دواجنهم المذبوحة فيها، فى حين اختفت القفازات

البلاستيكية من الصيدليات، نظرا لإقبال الكثيرين على شرائها، خاصة فى الريف، حيث يخشى المواطنون من العدوى، عند ذبح وتنظيف الدواجن، وغسلها مباشرة دون استخدام هذه القفازات.

الطريف فى الامر ان المخابز التى كانت مزدهمة دئما فى القرى، نظرا لإقبال المواطنين على شراء الخبز لإطعام الدواجن، اصبحت تعمل بصورة عادية بعد ان قام المواطنون بذبح دواجنهم.

التعويض

فى حين طالب اعضاء مجلس الشعب الحكومة بتعويض المواطنين عن هذه العشش والطيور، التى كانت عندهم خاصة ان هناك عددا كبيرا من المواطنين، كانوا يعتمدون على هذه العشش كمصدر دخل لهم حيث كانوا يبيعون الانتاج من الطيور، ورغم ان المحافظات نفسها اكدت هذا الا ان هذا التعويض، لم يتم الحديث عن تفاصيله، وكيفية صرفه وقيمه، ونظرا لخوف المواطنين من انتشار المرض، لم ينتظروا هذا التعويض، وساعدوا الحكومة فى ثورتها ضد العشش.

ففى منطقة قلعة الكبش بالسيدة زينب، وحيث تنتشر عشرات العشش فوق أسطح المنازل، وفى الحواري الضيقة ملاصقة تماما لمنازل السكان البسطاء، الذين كانوا يعتبرون هذه العشش، مصدر حياة لهم، يعتمدون عليها، فى الحصول على البروتين الحيوانى والبيض، ورغم أن شكل العشش، لا يختلف كثيرا عن شكل المنازل التى يعيشون فيها، الا انهم خصصوا اماكن لاقامتها بجوار المنازل مباشرة، وفور الاعلان عن انتشار المرض. وبعد ان وصلت أجهزة الحى، وأخبرت المواطنين، بضرورة إزالة هذه العشش، التزم الجميع وسارعوا بذبح الدواجن وإزالة العشش.

إزالات

يقول علاء أحمد أننا قمنا بهدم العشش فور علمنا بخطورة المرض، فقد شعرنا بالرعب، فالانسان أهم من الدواجن وصحتنا أهم من كل شىء.

وتضيف «أم على» انها كانت تعتمد على عششها الصغيرة، فى توفير لحوم الدواجن لابنائها، كل اسبوع تقريبا، حيث تذبح لهم فرخة او بطة، حسب ما يتوافر فى العشة.

وتقول اننى كنت قد بنيت العشة منذ عدة سنوات عندما زادت اسعار اللحوم والدواجن، بشكل كبير حتى اضمن ان يأكل اولادى اللحوم، ولكننى الآن سارعت بهدمها، خوفا من وصول المرض اليهم، وربنا يعوض علينا.

ذبح الحمام

فاطمة طه بنت «غية» حمام، تكلفت حوالى ١٢٠٠ جنيه، وتقول انه رغم كل التكاليف، فقد قمنا بذبح الحمام، وإزالة

تحقيق: نادية مطاوع
تصوير: مجدى شوقى

لا أمل في تحقيقات فنية سليمة في حادث العبارة وغيره إلا بإنشاء:

مجلس «مستقل» لسلامة النقل القومي!

الظواهر والملاحظات التي من السهل رصد هذه الأيام على حوادث النقل هي:

● ازدياد وتقارب حوادث النقل في مصرنا الغالية بمعدلات قد تفوق - في بعض الأحيان - مثيلاتها العالمية، إذا ما قارناها، مقارنة قياسية ومعيارية صحيحة، بالنسبة لحجم ونوعية وخصائص عمليات النقل.

● ازدياد عدد الوفيات (مصريين أو أجانب) وكذا ارتفاع قيمة الخسائر المادية والمعنوية الناجمة عن تلك الحوادث.

● اتساع مدى الخلاف في طرق التعامل مع الحوادث الكبيرة، حيث يذهب الرأي العام والإعلام إلى التضخيم الشديد، بينما تذهب الهيئات والمؤسسات والوزارات المسئولة إلى تقمص دور المحامي البارع دفاعاً عن نفسها وتبرئة لسانها.

● غياب المعلومات والتحليلات العملية المحايدة والصحيحة.

● نسيان الحوادث بعد مرور مدة بسيطة، حتى نفاجأ بحدوث حادث مرة أخرى!

● ظهور عدم قدرة الأجهزة المدنية على التعامل مع حوادث النقل غير التقليدية، مثل حوادث نقل المواد الخطرة، أو شبكات البترول والغاز، وغيرها من حوادث النقل الكبرى.

ويضيف د. محسن النجار أن ما يزيد الأمر تعقيداً ولبساً ويلقي بظلال حول الحقيقة في كون الجهة بريئة فعلاً أم لا، هي تلك

لم يكن حادث غرق عبارة «السلام ٩٨» هو الأول، ونأمل أن يكون الأخير، ولكن الأمل وحدها - لن تفيد في ظل استمرار الإهمال واللامبالاة، وقبلهما الفساد!

إذن أين الحل؟ كيف يمكن العمل على توفير سلامة النقل في جميع الوسائل، سواء كانت برية أو بحرية، أو جوية؟ وهل ستمر كل حادثة دون الاستفادة منها لنفاجأ بكارثة أخرى نذرف خلالها الدموع.. وكفى! أسئلة كثيرة تتعلق بسلامة النقل، وحلول سريعة ومباشرة، توصل إليها الدكتور محسن النجار، عضو لجنة النقل بالمجالس القومية المتخصصة، وخبير النقل الجوي، إيماناً منه بأن سلامة النقل تأتي ضمن الأولويات التي تحرص الدول المتقدمة على إيلائها أعلى درجات الحرص والاهتمام، حيث إن ارتفاع مستوى السلامة في عمليات النقل المختلفة، وما يصاحبها من جفاف على الأرواح والممتلكات والاستهلاكات، وعدم تعطيل الإنتاج، والحفاظ على الوقت، وإعطاء الثقة لجمهور المتعاملين والمستثمرين والسائحين.. كلها عوامل مشجعة وجاذبة وإيجابية، تعضد اقتصاديات الدولة، وتزيد من دخلها القومي.

ملاحظات

قبل أن يدخل الدكتور محسن النجار في صلب الإجابة على السؤال المهم، وهو: ما هو الحل من وجهة نظره؟ أكد أن هناك بعض

١ - قيام المجلس بالتحقيق وإصدار التوصيات دون مجاملة أو تحيز أو موازنات أو إخفاء للحقائق.

٢ - الاستقلال عن الأجهزة التنفيذية المسئولة عن تنظيم وتخطيط وسلامة مرافق النقل، وكذا عن أجهزة البحث والتحري، وهو ما يشجع الجمهور والعاملين على الإدلاء بمعلوماتهم وما يملكونه من أدلة، دون خوف، وبحرية تامة، وبعيدا عن أى عقاب، أو اضطهاد.

٣ - إصدار وإعلان ونشر تقارير التحقيق دون الدخول فى مواءمات أو توازنات كعوامل تؤخر إصدار التقارير أو تخفيفها أو اختصارها.

٤ - إعطاء حافز وجرس إنذار فى الوقت نفسه، للمسئولين عن مرافق النقل وسلامتها، بأن أى حادث إن وقع سوف تتناوله أيد محايدة بعيدا عنهم، وأن المسئولية سوف تتضح تماما، وسوف تعلن كاملة.

ويشير د. النجار إلى أن المجلس المقترح سوف يملك أعلى وأرقى المستويات من الخبرات البشرية المؤهلة والمدرية، المعدات والأجهزة، الحاسبات الإلكترونية والبرمجيات، العامل، وكذلك البرامج والأنظمة.. مؤكدا أن المجلس لا يتداخل ولا يتنافس فى سلطاته مع الوزارات والجهات المعنية، فوزارتا النقل والطيران، بهيئتهما، والشركات التابعة لهما، هى المسئولة عن القواعد واللوائح والتفتيش والترخيص والصيانة، وغير ذلك من فعاليات، أما المجلس فمعنى أساسا



د. محسن النجار د. محمد محرم

تحقيق: هانى يونس

أو تأثيرات الرأى العام، وكذا التأكد من تلقى أسر ضحايا ومصايب تلك الحوادث للرعاية الكاملة، وفق برامج محددة يلتزم بها جميع الأطراف.

وبتوضيح أكثر، اننا فى هذا المجال لا نجد أنسب فى الساحة العالمية من تجارب الدول ذات النشاطات الكبرى فى مجالات النقل بجميع أنواعه، وذلك بتأسيس (مجلس لسلامة النقل القومى)، ومثل هذه المجالس تحكمها استراتيجيات وسياسات عمل تدرج تحت مظلة: الاستقلالية، الموضوعية، التخصص والتركيز، الدقة والكفاءة الفنية، الشفافية وحرية المعلومات، وتكافؤ الفرص.

ويؤكد د. محسن النجار أن استقلالية المجلس المقترح تنبع من أربعة أسباب رئيسية هى:

الصعوبات البالغة التى تجد جهات التحقيق الرسمية نفسها تتعامل معها، فالخبراء المتخصصون فى الكشف عن أسباب مثل تلك الحوادث غير موجودين أساسا سوى فى الجهات أو الوزارات، التى وقع فى نطاقها الحادث، وحتى بفرض وجود بعض الخبراء الأكاديميين فهم إما لهم علاقات استشارية أو بحثية بتلك الجهات، وهو ما يضعهم فى موقف الحرج.. ولا يقف الأمر عند هذا الحد، بل يمتد إلى أمور وتشعبات كثيرة مثل عدم وجود قاعدة بيانات فنية وإحصائية لدى جهة محايدة يمكن الاستناد إليها فى أثناء عملية البحث والتقصي، وكذا عدم وجود المعدات والأجهزة والمعامل المصممة خصيصا للمساعدة فى كشف وتحليل مثل هذه الحوادث.

.. والحل

وبعد سرد الملاحظات والظواهر السابقة، يصل د. محسن النجار إلى حقيقة مفادها أن كل ما تقدم يدفعنا إلى ضرورة التفكير الفورى فى استحداث آلية قوية ومتفرغة ومستقلة، ذات كفاءة للعمل على استكشاف التوصيات والبرامج والسياسات والخطط والوسائل التى تسهم فى منع أو تقليل وقوع مثل هذه الحوادث مستقبلا، والتخفيف من أثارها، وضمان التنسيق العلمى والمنهجى السليم بين الجهات ذات العلاقة لضمان التعامل الفورى والفعال للتحقيق الفنى فى حوادث النقل المهمة، بعيدا عن تأثير الجهات ذات العلاقة

وأن تكون لهم خبرة علمية وميدانية في هذا المجال، وأن يكون لأعضاء هذا المجلس المقترح حرية الاطلاع على المستندات، والحصول على جميع البيانات اللازمة من قطاعات الدولة المختلفة دون حجب الحقيقة، أو تزييف وتجميل.

ويضيف د. محرم أن من أهم أولويات هذا المجلس المقترح كذلك، أن يقوم بوضع نظام ثابت وملزم لعمليات الكشف الدورى والفعلى والحقيقى على وحدات النقل المختلفة، وكذا عمليات الصيانة الدورية حسب النظم العالمية، وضرورة إجراء عمليات التدريب الميدانية والعملية لأطقم العاملين والفنيين المكلفين بإدارة تلك الوحدات، وضرورة تحرى عمليات اختيار القيادات والمسؤولين، وإجراء عمليات التغيير للمناصب القيادية، وتدعيمها ببعض الوجوه والدماء الجديدة.. كما أنه من الضروري أن يشرف هذا المجلس ويضطلع بتغيير بعض القوانين والتشريعات القديمة التى لا تناسب معطيات وظروف التقدم العلمى الحديث فى وسائل ومعدات النقل.. وأخيرا لابد من تفعيل القرارات والنتائج التى يتوصل إليها أعضاء المجلس المقترح على وجه السرعة، لأن البطء فى تطبيق العدالة هو الإثم نفسه!

■ انتهى الاقتراح الذى نأمل فى أن يلقي دراسة من المسؤولين، فلعل وعسى تنتهى من خلاله كوارث النقل فى مصر!

بالتحقيق والإعلان عن نتائجه، وإصدار التوصيات اللازمة.

ويؤكد أن الدراسة التفصيلية سوف تثبت أن هناك العديد من السبل والبدائل الممكنة وسهلة التنفيذ، التى تعفى الدولة من أى أعباء إضافية، فى حالة تنفيذ الاقتراح، سواء فى مجالات الالتزامات المالية، أو القوى البشرية، والتدريب والتأهيل، والمباني والتجهيزات.. مضيفا أن المشروع الذى أعده، يتضمن جميع التفاصيل والقوانين والتنظيمات والعلاقات المقترحة لتنفيذ هذا المجلس.

ويشير أخيرا إلى أنه أعد هذا المشروع منذ سنوات، ولكن للأسف الشديد، رغم حمس كثير من المسؤولين للتنفيذ، إلا أنهم لا يوافقون على أن يكون المجلس جهة محايدة، لأنه من الممكن فى هذا الوقت أن يعلن مسئولية من أنشأوه عن الحادث!

فكرة صائبة.. ولكن!

وعن رأيه فى إنشاء هذه الآلية، يقول الدكتور محمد مسعد محرم، الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل بالإسكندرية، إنها فكرة صائبة، ولكن لابد أن تحكمها الشرعية القانونية للدولة، وذلك كى تكون قراراتها وأراؤها ملزمة للسلطة التنفيذية.. وإلا ستصبح جهة استشارية دون إلزام من الدولة لتفعيل مقترحاتها.. والنتائج التى توصلت إليها.. ولابد أن يكون أعضاؤها من المتخصصين والعاملين فى هذا المجال (النقل البحرى والجوى والبرى والنهرى)

مجلس الشورى يناقش رفع الحصانة عن ممدوح إسماعيل اليوم

تحقيقات النيابة تكشف عن أن ثقة الربان الزائدة في نفسه وراء حادث غرق العبارة ٩٨

كتب - عبد الجواد على:

يناقش مجلس الشورى في اجتماعه صباح اليوم برئاسة السيد صفوت الشريف تقرير اللجنة التشريعية التي وافقت أمس على طلب رفع الحصانة البرلمانية عن العضو ممدوح محمد على إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام بمناسبة حادث غرق العبارة السلام ٩٨ وذلك بناء على طلب وزير العدل للتحقيق معه.

وصرح المستشار عبد الرحيم نافع رئيس اللجنة التشريعية بأن المناقشة التي أجرتها اللجنة أمس قد دارت حول تحقيقات النيابة العامة في الموضوع وتبين منها أن العبارة مملوكة لشركة بنمية منذ عام ١٩٩٨

بعد تجديدها في إيطاليا وأن العضو وزوجته وأولاده تعاقدوا على تشغيل العبارة مقابل الحصول على ١٠٪ من أرباح عمليات النقل البحري وأن طاقم تشغيل العبارة (٩٦ عضواً) من أكفاء المهندسين والميكانيكيين ، وأنه لم يعلم بالحادث إلا في الساعة السابعة صباح يوم ٣ فبراير، وقام باخطار الجهات المختصة فور علمه بالحادث، وقد تحركت هيئة الملاحية

البحرية والقوات المسلحة حيث دفعت بالانشات والطائرات لانقاذ ركاب العبارة وأن الحادث يعود الى الثقة الزائدة التي أولاها ربان السفينة في نفسه.

وأضاف المستشار عبد الرحيم نافع أن تحقيقات النيابة مع ضباط المركب قد أظهرت أن حريقاً نشب في الطابق الثاني من العبارة وتم إبلاغ

الربان به فور وقوعه فأمر بسرعة إطفاء الحريق الذي نشب في شاحنة كانت على العبارة وقد تمكن فريق الإطفاء من إخماد الحريق ، وخلال ذلك أمر ربان العبارة بالعودة الى ميناء «ضبا» السعودي ، لكن الضباط أبلغوه بإخماد الحريق فأمر الربان بمواصلة السير الى سفاجا، غير أن الحريق نشب مرة أخرى بعد نصف الساعة وخلال إطفائه امتلأت العبارة بالمياه ومالتا على جانبيها وشبت عاصفة هوائية أدت الى غرقها .

وأجمع ضباط العبارة على أنه لم تصدر أى إشارة من العبارة الى الشركة ، وأن ماتلقته العبارة «سانت كاترين» كان من خلال ضابط نجا وقفز الى قارب مطاطي ثم أبلغ ذلك بعد أن غرقت العبارة بالفعل.

سؤال يجيب عنه الخبراء:

ماهو مصير الجثث الحبيسة في العبارة الغارقة؟!!



مازال حادث العبارة «السلام ٩٨» بعد مضي أكثر من شهر على وقوعه.. يلقي بالعديد من الأسئلة حول مقدمات الحادث وآثاره، ولعل آخر هذه الأسئلة هو ما يتعلق بمصير مئات الجثث التي مازالت حبيسة العبارة الغارقة المستقرة في قاع البحر على عمق ما يقرب من ٨٠٠ متر، وكان سبب التساؤل هو ما تردد حول تصوير العبارة أثناء انتشارال الصندوق الأسود منها بواسطة روبوت، وأن عملية التصوير كشفت عن أن هذه الجثث مازالت في حالة جيدة ولم تبدأ بالتحلل نتيجة عوامل بيئية متعددة ومختلفة في قاع البحر.

وبعيدا عن مدى صحة هذه المعلومة من عدمها توجهنا الى الخبراء في علوم البحار وطب الأعماق للوقوف على الحقائق العلمية التي تحيط عادة بمثل هذه الحوادث، وأكد د. سليمان حامد مدير معهد علوم البحار أن الجثث عادة ما تحتاج إلى وقت أطول لتبدأ في التحلل في قاع البحر في الأعماق السحيقة نظرا لعدم وجود الأكسجين اللازم لنمو البكتيريا وذلك بالمقارنة بالجثث التي تطفو

العمق الذي وصلت إليه السفينة، حيث أن العمق التجريبي الذي وصل إليه الإنسان في تجربة فريدة لم يتعد ٤٢٥ مترا وكانت هذه التجربة منذ ٢٠ عاما وأسفرت عن وفاة العالم الذي

على سطح البحر بعد أيام من وقوع الحادث.

ويقول الدكتور حسام ناصف خبير طب الأعماق ومدير أحد المراكز المتخصصة في الغرقة انه من المستحيل هبوط إنسان الى

مارس التجربة فور صعوده الى سطح الماء، حتى الغوصات لا يمكنها الهبوط الى أعماق من مدى يتراوح بين ١٢٠ و ١٨٠ مترا. والجثث إما أن تطفو فتأكلها الأسماك أو تظل حبيسة في السفينة فتلتصق بالسقف .. كما يقول د. حسام.. وتظل في الأعماق لتبدأ في التحلل بعد شهرين، وتحتاج الى وقت يصل الى ٨ أشهر حتى تكون قد تحللت تماما وأصبحت هياكل عظمية، وفي مثل هذه الأحوال تتحلل الجثث تماما وإن بقيت بعيدة عن هجومات الأسماك التي لا تعيش في مثل هذه الظروف حيث تعد الحياة البحرية ضعيفة للغاية في عمق يتراوح بين ٦٠٠ و ٨٠٠ متر وهو العمق الذي استقرت فيه العبارة. ومعنى ذلك أن احتمال بقاء الجثث الغارقة في حادث «السلام ٩٨» في حالتها الطبيعية مازال هو الاحتمال الأقوى، وأنها لم تتعرض للتلف بسبب التحلل حتى الآن، بصرف النظر عما إذا كان قد تم تصويرها أم لا، ولكنها ستبدأ في التحلل في غضون أيام، وهي النتيجة الطبيعية، والنهاية الطبيعية لكل كائن حي.

فوزى عبد الحليم

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٩ مارس ٢٠٠٦

بعد تسببها في خسائر بـ ١٢٠ مليون جنيه

إجراءات أمنية مشددة للحفاظ على ناقلة البترول الليبيرية «جريجورسا»

ناقلة
البترول
الليبيرية
«جريجورسا»



السويس - من عمرو غنيمه:

بعد أن وصلت جملة التعويضات وتكاليف آثار التلوث التي أحدثتها ناقلة البترول الليبيرية (جريجورسا) إلى ١٢٠ مليون جنيه بعد اصطدامها بشاطئ القناة إثر عطل مفاجئ في آلات التوجيه بالسفينة في أثناء عبورها القناة في طريقها من قبرص إلى جنوب شرق آسيا مما أدى إلى تسرب ٣ آلاف طن من البترول الخام من حمولتها التي تبلغ ٩٤ ألف طن، اتخذت السلطات المصرية عدة إجراءات لحماية حقوق الدولة من الآثار البيئية البحرية المدمرة من خلال جهاز شئون البيئة وأصحاب القرى السياحية وكذلك التكاليف التي تكبدتها هيئة قناة السويس والتي تصل إلى ٦ ملايين دولار، حيث قررت النيابة العامة بالسويس عدم صدور قرار بشأن طلب

ملاك السفينة تفريغ شحنتها خارج المياه الإقليمية وفي أعالي البحار الدولية إلا بعد تقرير فني من هيئة قناة السويس، حيث أن حجم الشحنة لأسعار السوق العالمية للبترول ٤٠ مليون دولار فضلا عن قيمة الناقلة التي تصل إلى ١٠ ملايين دولار أخرى والتي يتم التحفظ عليها بالغاطس

الخارجي لميناء السويس بالجهة القريبة في نطاق هيئة القناة بعيدا عن الغاطس الداخلي الذي تشرف عليه الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، حيث تم التنسيق بين الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس واللواء محفوظ طه رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر للحفاظ على الناقلة

بمنطقة أمنة لاتعوق حركة السفن العابرة للقناة أو المتردة على موانئ بور توفيق والزيتية والآنكة والادبية،

فضلاً عن استمرار التحفظ على السفينة وسحب جواز سفر ريان الناقل بل زادت الاجراءات المشددة بتحذير الريان من إنزال أى معدات من السفينة أو اجراء أى تعديل إلا بعد الرجوع إلى سلطات هيئة قناة السويس حيث تم محاصرة السفينة بحواجز عائمة مطاطية اجراء لحماية المنطقة من أى تلوث حيث تبين ان الاصابة بالناقلة فى المنطقة السفلى تحت سطح الماء. كما رفضت السلطات المصرية وهيئة قناة السويس طلب الريان تموين السفينة إلا فى حدود مايسمح بتشغيلها أثناء وقوفها فى الغاطس بمنطقة التحفظ عليها تحسباً لأى تصرف بالهرب والخروج من المياه الإقليمية.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٣ مارس ٢٠٠٦

في حادث اصطدام الباخرة السياحية بكوبرى دندرة النيابة تأمر بحبس قائد الباخرة.. والتحقيقات ترجح مسؤوليته عن الحادث



للإسعاف الطائر فور علمه بنبأ الحادث، كما وافق على نقل سائحة ألمانية للعلاج بمستشفى دار الفؤاد بالجيزة لسوء حالتها. وأمر اللواء مجدى أيوب محافظ قنا بنقل ١١ مصابا ألمانيا ومصاب مصرى واحد الى مستشفى الاقصر الدولى لإصابتهم بكسور مضاعفة، وقرر

تشكيل لجنة من المتخصصين فى الرى والهيئة العامة للطرق والكبارى لمعاينة تلفيات كوبرى دندرة، ومن جانبه نفى حسنى ابراهيم حسنين ٥٨ سنة قائد الباخرة مسؤوليته عن الحادث وأرجع سبب الحادث الى ارتفاع منسوب المياه

قنا - يحيى توفيق وأسامه الهوارى:

تماثل ١٨ مصابا للشفاء فى حادث اصطدام الباخرة السياحية كينج توت بكوبرى دندرة فى قنا مساء امس الأول مما اسفر عن مصرع مصرى وإصابة ٣٨ شخصا من بينهم ٣٢ سائحا ألمانيا نتيجة تحطم الطابق العلوى للباخرة، بينما وصل فريق طبي مكون من ٦ استشاريين واساتذة متخصصين فى طب الإسعاف الى مستشفى الأقصر الدولى لإجراء جراحات عاجلة لـ ١٢ مصابا، وأمرت النيابة بحبس قائد السفينة. وكان الدكتور حاتم الجبلى قد امر بسفر الفريق الطبى على متن طائرة تابعة

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٣ مارس ٢٠٠٦

مصالح العاملين في مقدمة أولويات الحكومة عند تنفيذ الخطة الانتهاء من استخراج شهادات الوفاة لضحايا العبارة اليوم

التقارير أنه مازالت هناك بوّار لإصابات قى الدواجن يتم اكتشافها، ومازالت بعض المحافظات تشهد عددا أكبر نسبيا لبوّار الإصابات. وأكد المجلس أن عدم الالتزام بمنع تداول الطيور الحية هو الخطر الأساسى لإصابة البشر بالمرض.

ومن ناحية أخرى، ناقش المجلس تطورات حادث العبارة «السلام ٩٨»، حيث أشار المهندس محمد منصور وزير النقل إلى أن التحقيقات مازالت مستمرة فى ثلاثة اتجاهات. وأوضح أن النيابة تتولى الجانب الجنائى، ووزارة النقل تتولى التحقيقات من الجوانب

الفنية بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية حول تفريغ محتوى الصندوق الأسود، وهناك لجنة لتقصى الحقائق بمجلس الشعب.

فى الوقت نفسه، أكد الدكتور على المصيلحى وزير التضامن الاجتماعى أنه سوف يتم اليوم الانتهاء من استخراج شهادات الوفاة للمفقودين (٦٧٦ شخصا)، كما تم تحويل جميع المساعدات إلى فروع بنك ناصر بالمحافظات، تمهيدا لقيام الأسر بصرف تلك المساعدات فور انتهائها من استخراج إعلام الوراثة.

أكدت الحكومة عزمها الالتزام بسياسة التحرير الاقتصادى، وإدارة الأصول المملوكة للدولة بصورة صحيحة. وأوضحت - عقب اجتماع لها برئاسة الدكتور أحمد نظيف أمس - أن برنامج إدارة الأصول لا يتم بصورة عشوائية، بل من خلال أسلوب علمى.

وأكدت تحملها المسئولية الكاملة عن البرنامج، وأنها تضع مصلحة العاملين فى الشركات العامة فى المقام الأول عند تنفيذها لبرنامج الخصخصة.

وأشارت الحكومة إلى أن تقرير النائب العام بشأن عملية طرح شركة عمر أفندى للخصخصة

أكد أن جميع ما جاء فى أقوال الشاكى ليس له أساس من الصحة، وأن بلاغه لم يستند سوى على أمور تقديرية غير مبررة فنيا.

وقال الدكتور مجدى راضى، المتحدث باسم مجلس الوزراء: إن المجلس ناقش تطورات مرض إنفلونزا الطيور، فى ضوء تقارير كل من وزيرى الصحة والزراعة.

وكشفت التقارير عن وصول عدد الإصابات البشرية إلى أربع حالات حتى الآن، توفيت إحداها بسبب عدم الإبلاغ والتشخيص المبكر، وهناك حالتان لشابين تتحسن أحوالهما، وحالة واحدة مازالت حرجة. وأوضحت

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٥ مارس ٢٠٠٦

شركة «ممدوح إسماعيل» أجبرتهم على توقيع عقود إذعان تسلب حقوقهم

ابتزاز الضحايا



صورة لأحد العقود بين الشركة وأهالي الضحايا تسقط المسؤولية عن الشركة وتنتهب حقوق الضحايا

إن من فطن نحاسب إذا كان الضحية قد أقر بذلك وأبرم هذا العقد. كما تضمن العقد الذي أعده أحد مكاتب المحاماة التي تتولى الدفاع عن الشركة أن مبلغ الـ ١ ألف جنيه هي اجمالي التعويض وهو جميع حقوقهم الناشئة عن الحادث أدبيا وماديا ونفسيا واجتماعيا وغيرها من الاضرار الاخرى.

كما حال العقد بين الضحايا وطلبهم حقوقهم التي تقرها المعاهدات الدولية والاتفاقيات التي وقعت عليها مصر. وجاء بالبند السابع من العقد ابراء الضحية للشركة وللربان ولجميع المساعدين له من أي مسؤولية في غرق العبارة ولا يحق له مستقبلا المطالبة امام الجهات القضائية بأي حقوق له ضد الشركة حتى لو ظهرت أدلة إدانة جديدة.

أما البند الثامن فقد قلب الأمور حيث جعل الشركة وكيلًا عن الضحايا وللشركة الحق في المطالبة دوليا بالتعويضات والمنح والهبات التي

ستحصل عليها الشركة. يقر الطرف الثاني كما جاء في البند التاسع من العقد بإحالة كافة حقوقه الدولية للطرف الأول - أي الشركة. أما البند العاشر فهو

تأكيد وتشديد على الطرف الثاني بعدم إلقاءه مستقبلا بأي مسؤولية على الشركة مهما كانت مدانة في هذه القضية. «الوفد» حرصا منها على الحقيقة ولا شيء غيرها ومحاولة لكشف المتورطين والمتلاعبين بحقوق البسطاء التقت ببعض الناجين من الحادث المشنوم لمعرفة آرائهم في عملية النصب

ما زال حادث العبارة السلام يلقي بظلاله على الأحداث رغم محاولات الحكومة المتكررة اخفاء الحقيقة وتشويه معالمها.. الألم والحزن الذي أصاب الشارع المصري من جراء الحادث لا يمكن ان تدويه حفنة من الاموال، فالألب المكلوب والأبن الذي تيمم والام التي تتحسر على ولدها لا يعرفون أين ذويهم هل هم في قاع البحر أم في أحشاء الأسماك المتوحشة أم دفنوا في مقابر الحكومة الجماعية.

القصاص.. ولا شيء غيره من المتسببين في هذا الحادث أبسط ما يمكن أن نقدمه لأهالي الضحايا البسطاء وليس خداعهم ببضعة جنيهات لأن ما يقدم من تعويضات هزيلة هو تأكيد على تدنى قيمة المواطن المصري في نظر حكومة تبلدت مشاعرها ولا تعبر عن الشعب ولا تعرف مطالبه بل تركت الشركة تبتز الضحايا أمواتا وأحياء وترغمهم على التوقيع على العقود قبل الصرف.

لم تكف الشركة بالكارثة وما صاحبها من آلام في كل بيت مصري لكنها استغلت سذاجة البعض من الذين نجوا في الحادث وأعدت لهم عقودا هي بمثابة «سكين بارد» لتذبحهم ثانية ولا يكفيها ما تعرضوا له في عرض البحر.

أعدت الشركة العقود لتغلق الابواب الأخرى في وجه هؤلاء التي قد يحصلون منها على تعويضات بخلاف تعويض الشركة الهزيل.. وكانت تلك العقود عبارة عن عقود إذعان لتبرئة ساحة الشركة امام المحاكم وانها - أي الشركة - غير مسئولة عن الحادث،

تحقيق: محمد التوابتي

الفرق وايضا ضياع شبكة لخطيبتى بـ ٢٠ ألف جنيه هل كل هذا بـ ١٥ ألف جنيه. طارق محمد: نرفض هذه المؤامرة التي قامت بها الشركة كما نرفض التعويض الهزيل. عبدالعزيز محمد - صاحب شاحنة - هل يكون مبلغ ٥٠ ألف جنيه تعويضا عن شاحنة ثمنها ٧٠٠ ألف جنيه بخلاف ما تحمله من بضاعة بأكثر من مليون ونصف المليون جنيه سأجاهد حتى أحصل على حقوقي كاملة.

سوء نية

على سرور الغلبان - شيخ المعهد الأزهرى بنبروه - ووكيل محمد انور عبدالحميد أحد ضحايا الحادث قال: التعويضات للناجين وحتى الآن لم يحدث أى شئ بالنسبة للمتوفين فى الحادث ولم نتمكن من صرف سوى مبلغ ٥ آلاف جنيه قيل إنها مصاريف جنازة.

محاسب السيد عثمان الحاج - أحد الناجين - قررت ومع بعض الناجين رفع قضية للمطالبة بحقوقنا من الشركة التي تحاول أن تضحك علينا ونرفض تعويضاتهم الهزيلة التي كشفت عن سوء النوايا بـ مسئولى الشركة لأنهم يحاولون ابتزازنا.

التي تعرضوا لها من مسئولى الشركة فقالوا:

ضياع حقوقنا

فتحى عبدالله على - سائق شاحنة وأحد الناجين:

فوجئنا باستدعاء من الشركة لصرف التعويضات، فقلت الحمد لله توجهت الى مقر الشركة وهناك طلب منى احد المحايين التوقيع على عقد مكون من ٤ ورقات كلها بنود فى صالح الشركة مقابل الحصول على ١٥ ألف جنيه فقلت له ١٥ ألفا بس والكلام الذى نسمعه ونقرأه أضعاف هذا المبلغ بكثير.. فرد المحامى «هو ده اللى عندنا واللى مش عاجبه الباب يفوت جمل.. ده كلام جرايد».. المهم انصرفنا دون التوقيع على اى عقد ولن نسكت على هذه المعاملة السيئة وعلى ضياع حقوقنا مهما كلفنا الأمر.

ابتزاز

وليد عيد طاهر - أحد الناجين: بعد فشل محاولات ابتزاز الشركة لنا قررت عدم التنازل عن حقى وماذا سيفعل مبلغ ١٥ ألف جنيه التي حددتها الشركة لتعويض كل ناج وهل يعقل أن يكون هذا المبلغ البسيط بعد ضياع بضاعة بـ ٨٠ ألف ريال حصيلة عمل ٣ سنوات أنا وأشقاءى الثلاثة فى الغربية وسقوط ١٨ ألف ريال و٤ آلاف جنيه فى البحر أثناء

تأخر التقرير؛ أشهر.. مهلة كافية لهروب المتهم وإخفاء دليل الكارثة

الأعيب حكومية لمنح صك البراءة للعبارة!



القبطان منتصر السكري

رئيس هيئة تصنيف السفن،
٦ ملايين دولار تكلفة
انتشال صندوق أسود..
عديم الأهمية



رغم فاجعة الكارثة وإزهاق أرواح ألف مصري لكن الواقع الحكومي لا يبشر بإبادة صاحب العبارة

● تشير أصابع الاتهام الى ان حالة البواخر العاملة في مجال النقل البحري في مصر متهاكة؟

- معظم البواخر قديمة والعبارة «السلام ٩٨» موضع الاتهام عمرها ٣٧ سنة، وليس بالضرورة ان تكون جميع البواخر متهاكة، ولكنها في حاجة الى مراجعة شاملة من قبل

مفتشين متخصصين لهم خبرة عالية في هذا المجال، وقدم عمر السفن ليس معياراً وحيداً للحكم عليها بعدم الصلاحية ففي مصر تعمل سيارات عمرها أكثر من ٥٠ سنة، والعبرة في عمليات الصيانة والمتابعة الدورية.

● في تقديرك العبارة كانت مجهزة بوسائل الأمان؟

- نظرا لضخامة أعداد الضحايا، وقلة أعداد الناجين فان العبارة كانت تفتقر الى أبسط قواعد السلامة، وبالتالي غير معدة، أو مجهزة بوسائل الأمان، وأجهزة الاتصالات اللازمة لمواجهة مثل هذه الكارثة.

المسئول عن العبارة

● من المسئول عن سلامة العبارة أو غيرها والتأكد من المطابقة

شهر ونصف مر علي اختفاء مدينة بالكامل وهي العبارة «السلام ٩٨» من علي سطح البحر.. وأزهقت أرواح ألف من ركابها غرقاً في أعماق.. أعماق البحر الأحمر.

ورغم بشاعة الكارثة وحالة الحداد مازال المتهم عن الحادث مطلق السراح، يتحرك بحرية في لندن بعيداً عن المسائلة.

واكتفت الدولة بجميع أجهزتها في انفاق ٦ ملايين دولار لانتشال صندوق حديدي صغير عديم الأهمية!.. ثم اختفت هي الأخرى.. كما اختفي الألف نفس البريئة من الوجود!

ولان الانسان المصري ثمنه رخيص لم تكلف الحكومة نفسها قيمة نصف سرادق للجزاء بعد الحادث.. او انتشال جسامين المغفور لهم. ولكسب مزيد من الوقت لا إخفاء الحقيقة وهروب المتهم بجريمتهم تطوع وزير النقل محمد لطفي منصور بتصريح لا فض فوه، يفيد بان تحليل الصندوق الأسود سيستغرق وقتاً، ورغم احتفاظه بالمعلومات فسيتم إعلانها بالكامل بعد ٤ أشهر حتي تكون العاصفة قد مرت، والأوجاع قد اندملت وهدأت، وبالتالي يحصل صاحب العبارة علي صك البراءة.

وفي لقاء مع الربان الدكتور منتصر السكري خبير النقل البحري ورئيس الهيئة المصرية لتصنيف السفن حول السلامة البحرية، ومدى دقة أهمية معلومات الصندوق الأسود ومسئولية صاحب الشركة وقيمة التعويضات المقررة.. نعرض لاجاباته عن هذه التساؤلات.

وطاقم العبارة وكذلك الاطلاع على مستوى ونوع أجهزة الاتصالات الموجودة بالعبارة ومدى صلاحيتها للعمل.

معلومات غير معينة

● كم من الوقت يستغرق تحليل شفرة الصندوق الأسود؟

- ٤ أيام على أقصى تقدير، وبصفة عامة لا تمثل نتائج تحليل الصندوق الأسود أهمية كبيرة خاصة وأن الصندوق الذى تم انتشاله من الجسيل الأول، وليس من الأنواع الحديثة. ويقتصر تحليل الصندوق على ١٦ معلومة قد تساعد، ولكن لا تمثل عاملاً رئيسياً، فى تحديد الأسباب بعكس الوضع بالنسبة للصندوق الأسود للطائرات، وتنحصر معلومات صندوق العبارة فى خط السير، واتجاه الريح، وأجهزة التشغيل، والاتصالات، واللاسلكى والاستالايت والرادار على ظهر

العبارة، والمرتبطة بجسم السفينة. ● على من تقع مسئولية الكارثة..

الشركة الناقلة أم دولة العلم؟ - المسئولية فى كافة الأحوال

تكون من نصيب ربان السفينة أولاً، ولكن فى النهاية المسئولية بالكامل تقع على الناقل البحرى سواء كانت شركة مالكة للعبارة، أو مستأجرة لها.. ويعرف الناقل بأنه الذى يقوم بتعيين طاقم السفينة وإصدار تذاكر السفر والركاب، وبوالص الشحن، ويتولى تجهيز وإعداد السفينة للسفر للإبحار، وإبرام عقود التأمين ضد المسئولية والتأمين على جسم السفينة والأجهزة والمعدات، وهو الذى يتعامل مع السلطات البحرية.

التهرب من القانون

● ما سر لجوء أصحاب شركات النقل البحرى الى رفع إعلام دول أخرى مثل بنما على سفنها؟ - للهروب من تطبيق القانون

المصرى، والذى يشترط عدم التصريح بالعمل لسفن الركاب، التى يزيد عمرها على ١٦ سنة، ومعظم

للمواصفات قبل الإبحار ونقل الركاب؟

- هيئة السلامة البحرية هى المسئول الأول عن تراخيص

الصلاحية والسلامة البحرية والمرور ويدخل فى نطاق مسئوليتها أى تقصير، أو إهمال فى إجراءات عمليات التفتيش والرقابة، وهى المعنية الى جانب سلطات النقل البحرى بتوافر أجهزة الأمن الصناعى والبحث والإنقاذ، وصلاحية أجهزة الاتصالات بين العبارة والموانئ والشركة المالكة أو الناقلة ودولة العلم. القائمة السوداء

● إذن الاتهام بالتقصير قائم والدليل إدراج مصر فى القائمة السوداء للنقل البحرى.

- تعد مصر وبنما وسوريا الثلاث فقط على مستوى العالم تضمهما القائمة السوداء للاتحاد الدولى لهيئات تصنيف السفن «IACS» نظراً لأداء الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، وتكرار الحوادث الأليمة التى تسبب إلى سمعة مصر دولياً، ومنها توقيف السفن المصرية

فى الموانئ الأوروبية بالاضافة الى عدم التزام مصر، بنصوص اتفاقية المنظمة الدولية للنقل البحرى فيما يتعلق بوسائل الأمان وشروط الصلاحية.

أسباب الفرق

● هل إعلان أسباب غرق العبارة يستدعى الانتظار ٤ أشهر كاملة طبقاً لتصريحات وزير النقل؟

- محاولات الادعاء بأن الوقت لم يحن لكشف ملابسات حادث الغرق وأن هناك حاجة إلى ٤ أشهر لإعلان المعلومات، ليس له ما يبرره خاصة وأنه تم تحليل معلومات الصندوق الأسود، وأجرت اللجنة الفنية المشكلة من وزير العدل بالتعاون مع المحققين الدوليين ٣٨ معاناة وتم الاطلاع على صور شهادات الصلاحية والتفتيش بميناءى سفاجا المصرى، وضبا السعودى، وتقارير هيئة السلامة وشهادة بعض الناجين من الركاب

حوار:

طلعت الطر ابيشى

- باعتبار أن الحادث وقع فى المياه الدولية والسفينة ترفع علم بنما. فمن المفترض أن يطبق القانون البنمى، وحيث أن دولة بنما منضمة الى اتفاقية اثينا، فتكون هى القانون المستخدم فى تقدير قيمة التعويض وقدره فى حدود ٢٥٢ ألف دولار، بما يعادل ١,٥ مليون جنيه طبقاً لاسعار صرف الجنيه المصرى، بخلاف التعويضات المقررة للناجين والممتلكات، ويصل اجمالى التعويض المستحق للضحايا الألف الى ١,٥ مليار جنيه، وهذا يختلف اختلافاً كبيراً عن قيمة التعويض الذى يصر صاحب العبارة على صرفه، استناداً الى تطبيق القانون المصرى، وهو ١٥٠ ألف جنيه للمتوفى أو المفقود و١٥ ألف جنيه للناجى، و٥٠ ألف جنيه عن كل سيارة مفقودة. وطبقاً للقانون المصرى يصل اجمالى التعويض المقرر للضحايا ١٥٠ مليون جنيه فقط. ولحساب الفرق بين قيمة التعويض فى اتفاقية اثينا الدولية، وصاحب العبارة يكون ملياراً و٣٥٠ مليون جنيه. وفضلاً عن لجوء صاحب العبارة الى إجبار ورثة المتوفى لصرف التعويض على التوقيع على مخالصة نهائية لعدم الرجوع عليه قضائياً، أمر مخالف وينتقص من حقوق ورثة

الشركات تقوم بشراء سفن يزيد عمرها على ضعف العمر، الذى ينص عليه قانون النقل البحرى المصرى، والسفن القديمة غالباً ما تكون هدفاً لأصحاب الشركات نظراً لرخص أسعارها. ولا تمثل دولة العلم مشكلة.. المهم مدى تنفيذ سلطات النقل البحرى لدورها فى التفتيش والرقابة، والتحقق من استيفاء شروط الصلاحية، ومطابقتها للمعايير الدولية، إلى جانب عدم تراخى السلطات المسئولة فى اجراءات وقواعد منح تراخيص السلامة والمرور لى سفينة سواء كانت ترفع العلم الوطنى أو دولة أخرى.

حسابات التعويض

● على أى أساس يتم الربط بين اتفاقية «اثينا» فى تحديد قيمة

التعويض ومصر؟

- قيمة التعويض الحقيقى يجب أن يكون طبقاً لاتفاقية «اثينا» الدولية وهناك صلة بين مصر وهذه الاتفاقية باعتبار أن مصر وبنما من بين الدول المنضمة إليها، وتبلغ قيمة التعويض طبقاً لهذه الاتفاقية فى حدود ١٧٥ ألف وحدة حسابية، وتعادل الوحدة الحسابية، ١,٤٤ دولار طبقاً لاسعار المعلنة من البنك الدولى فى تاريخ الحادث.. وبالتالي يكون التعويض المستحق عن كل متوفى أو مفقود حوالى ٢٥٢ ألف دولار.

● هناك خلاف لم يحسم بعد حول أى القوانين واجب التطبيق فى التعويض القانون المصرى أم البنمى أم الدولى؟

السلام - تيتانيك

● أوجه التشابه والاختلاف بين غرق العبارة «السلام ٩٨» والباخرة البريطانية «تيتانيك»؟
- العبارة السلام غرقت في فبراير ٢٠٠٦ في قمة العصر التكنولوجي من حيث الاتصالات والأجهزة المساعدة، ورغم ذلك لم يتجاوز عدد الناجين ٢٨٧ شخصاً في الوقت الذي لم تستغرق مسافة بعدها عن أى من ميناءى سفاجا، أو ضبا ساعة فقط..
في حين أن الباخرة «تيتانيك» التي غرقت في عام ١٩١٢ وتمر عليها ٩٤ سنة ولم يكن بها أجهزة المساعدة والاتصالات التكنولوجية الحديثة، وكان حادث الغرق على بعد مسافة ٧ أيام من نيويورك، زاد عدد الناجين منها إلى أكثر من ٧٠٠ شخص والتشابه الوحيد بينهما هو أن عدد زوارق الانقاذ فيهما كانت لا تتجاوز نصف عدد ركاب طاقم كل سفينة.

الضحايا، خاصة وان شركة التأمين الانجليزية هي الملزمة قانوناً بدفع التعويضات.

اتفاقية أثينا

● وماذا عن تطبيق قانون لندن في التأمين؟

- قانون لندن تم إلغاء العمل به، واتفاقية أثينا حالياً هي السارية المفعول بين الدول فيما يتعلق بالتأمين البحري.

● في تحديد قيمة التعويضات هل روعى الظروف الانسانية ومعاملة الضحايا والناجين؟

- جانب من التعويض تم تحديده على أساس حالة أو واقعة الوفاة أو الفقد بالغرق، والجانب الآخر، أو نسبة من إجمالي التعويض، تم تقديره بناء على حجم المعاناة للضحايا خلال فترة مقاومة تلاطم الأمواج والغرق ونفس الشيء للمعاناة والظروف الإنسانية للناجين.

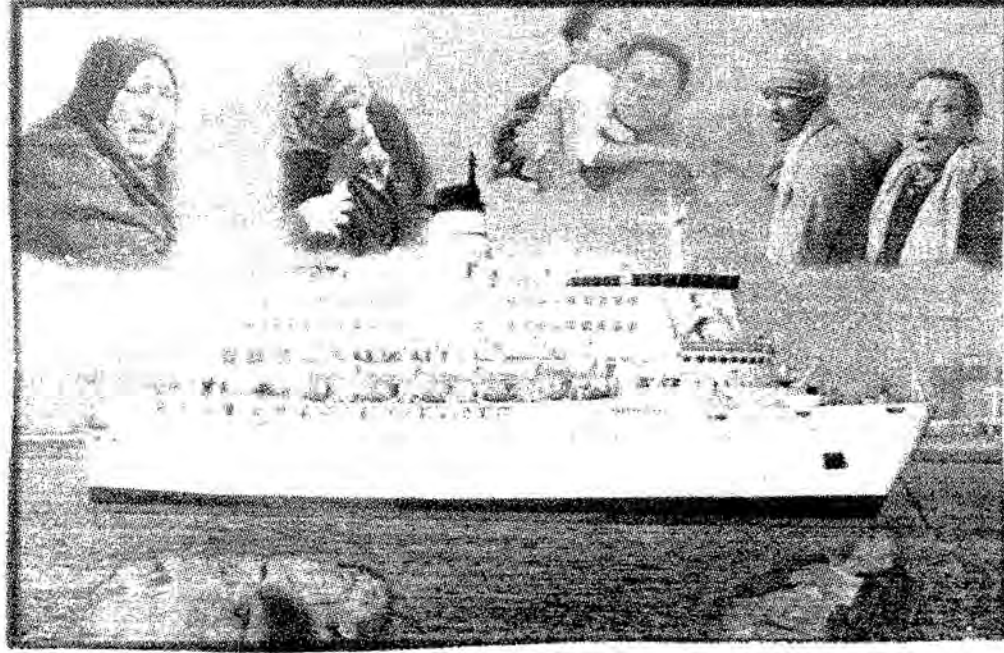
المصدر: الاهرام

التاريخ: ١ ابريل ٢٠٠٦

أسرهم رفضت تسلم شهادات وفاتهم

مفقودون رغم إنقاذهم من الموت!

شريط فيديو يؤكد إنقاذ بعض ركاب العبارة اختفوا في ظروف غامضة!



انتظر عودته

والدة هشام السيد سليم الجندي أحد أفراد طاقم العبارة بعبارات وثقة تقول: أبنى لا يزال على قيد الحياة أنا انتظره وطفلاه ينتظرانه وتستطرد قائلة عقب الحادث توجهت إلى ميناء سفاجا وتم إعلان اسم أبنى من بين الناجين وسمعت اسمه بأذني وملاّت الفرحنة قلبي وعدت إلى منزلي في انتظار عودته لي ويومها سمعت اسمه يذاع على قناة النيل للأخبار أكثر من مرة على أنه من بين الناجين وبتاريخ ٨ فبراير الماضي اتصل بي أحد الأشخاص وأخبرني أن شقيقه مع هشام أبنى الذي طلب منه الاتصال بي لكي يطمئن عليه وعندما سألته عن اسمه تم قطع الاتصال التليفوني كما توالت الدلائل على وجود أبنى بين الناجين في إذاعة شريط فيديو على إحدى القنوات التليفزيونية يتضمن نجات عدد من طاقم العبارة وآخرين وشاهدت اختي وزوجها «أبنى» وتعرفا عليه ثم فوجئت بالمسؤولين يعطونني شهادة وفاته لكنني رفضت

أيام وأسابيع مرت ولا تزال جروح أسر ضحايا حادث العبارة المنكوبة السلام ٩٨ تنزف من جراء الإهمال الذي احاط بالكارثة سواء قبل أو بعد وقوعها.

وبالرغم من قرار رئيس الوزراء باعتبار المفقودين في عداد الموتى حتى يتحكن أسر الضحايا من إستخراج شهادات وفاة لهم ومن ثم الحصول على مستحققاتهم إلا أن بوادر مشكلة جديدة بدأت تطفو على السطح بعد إذاعة شريط فيديو على إحدى القنوات الفضائية يتضمن مشاهد لعمليات انتشال بعض الناجين وآخرين إلا أنهم لم يعودوا إلى أسرهم الذين أكدوا على وجود أبنائهم أحياء بل ووصل الأمر إلى رفض بعضهم استلام شهادات الوفاة الخاصة بذويهم مؤكدين أن هناك شيئا غامضا وراء اختفاء أبنائهم بعد انتشالهم أحياء ولا تزال الأمهات والزوجات والأبناء في انتظار عسودة ذويهم والغموض يحيط بمصيرهم والغاز عديدة تحتاج إلى تفسير.

كانت سيارات الاسعاف التي بها المصابون والناجين تسير في طريقها للمستشفى وفي أحد السيارات شاهد نجل شقيقة زوجي الممرضة «نصره» وتعرف عليها نظرا لانه زميلها في العمل لفترة طويلة ثم تحدث اليها حيث كانت جالسة داخل سيارة الاسعاف وملفوفة ببطانية وبوجهها جروح وسألته عن زوجي فاخبرتني بأن هناك مركبا ستأتى للميناء وعليها مجموعة أخرى وقالت لى ابحتى عنه من بينهم وعندما توجهت للميناء فى انتظار هذه المراكب شاهدت مجموعة من الاهالى يتحدثون لشخص كان على هذ المركب للاطمئنان على أقاربهم فأخذت رقم محمول هذا الشخص وسألته هل لديك على المركب شخص يدعى سليمان فاخبرينى بباقى اسمه وأجابنى بأنه موجود وعندما عادت السفينة لم أجده بينهم وبالرغم من صدور شهادة وفاة لزوجي الا اننى رفضت استلامها ولن استلمها، هكذا كانت كلمات بعض المفقودين التى تلتبس الرد من المسئولين عليها لطمأنتهم ولتوضيح الحقائق الغائبة

وبداخلى يقين تام أنه مازال حيا! أما نصره ابراهيم عبدالمجيد خليل ممرضة وقصتها واحدة من أشهر القصص التى تناثرت على السنة الأهالى فى مدينة السويس فوالدها سيدة بسيطة جدا

وبعبارات تلقائية تحدثت قائلة نصره حية سترجع وبغض الأهالى شاهدوها وأنا لن استلم شهادة وفاتها لأنها حية.

نصرة تتحدث

أما السيدة الهام زوجة سليمان سليمان محمد شوشة مهندس ثالث بحرى فتقول يوم الحادث المشؤم توجهت إلى ميناء سفاجا لمعرفة مصير زوجي وعندما بدأت مراكب الانقاذ تأتى بالناجين سألت بعض أفراد الطاقم عن زوجي فأكدوا انه كان راكبا رماس بصحبة زملائه من المهندسين وفى اليوم التالى انتظرت انا ونجل شقيقة زوجي وكان يعمل ضابطا إداريا بشركة السلام الا انه ترك العمل وأثناء وجودنا بالقرب من مستشفى سفاجا حيث

استلامها فابنى حى وكل الشواهد والادلة تؤكد ذلك فكيف يعلن أنه من بين الناجين ثم فجأة يسلموننى شهادة وفاته واين هى جثته لو كان ميتا قلبى مطمئن وانتظر عودته بين الحين والآخر واتسأل لماذا يحدث لنا هكذا؟!

ابنى حى

وينفس الثقة يتحدث والد محمد سامى السعدنى مشرف كبائن قائلا يوم الأربعاء قبل الحادث اتصل بى محمد وأخبرنى بأنه سيعود فى اجازة لاتمام حفل خطوبته ثم وقع الحادث المشؤم فذهبت أبحث عنه الا اننى لم اجد له اى اثر ثم بعد ذلك شاهد أقاربى شريط الفيديو الذى عرضت به نجاة مجموعة من طاقم العبارة وآخرين وتعرفوا على ابنى كما تلقيت اتصالا تليفونيا من أحد الاشخاص أخبرنى أن ابنى بصحة جيدة ومتحفظ عليه وهو ومجموعة من زملائه والآن لا اعترف بشهادة الوفاة ولا أبحث عن مستحقات

متابعة:

سميرة على عياد

استفاد منها ٢١٦ حالة:

صرف ٤ ملايين و ٧٧٠ ألف جنيه لضحايا العبارة المنكوبة حتى أمس

كتبت - فوقية الكولى:

بلغت جملة المساعدات التي تم صرفها حتى أمس لضحايا العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» ٤ ملايين

و ٧٧٠ ألف جنيه، استفاد منها ٢١٦ حالة منهم ٤٩ حالة وفاة و ١٦٧ من الناجين، وذلك من حصيلة تبرعات الأفراد والهيئات على حساب «رقم ٨٨٨» ببنك ناصر الاجتماعي والتي تبلغ قيمتها ٥٦ مليون جنيه ويجرى الصرف لباقي الحالات بمجرد الانتهاء من استخراج اعلام الوراثة.

وصرح الدكتور على المصيلحي وزير التضامن الاجتماعي بأن المساعدات المقررة يتم صرفها من فروع بنك ناصر الاجتماعي بواقع ١٨ ألف جنيه لكل فرد من الناجين و ٣٦ ألفا لكل حالة وفاة أو فقدان اضافة الى قيمة

التعويضات التي يتم صرفها للمتضررين من خلال مديريات التضامن الاجتماعي بواقع ٣٠ ألف جنيه للمتوفى والمفقود و ١٥ ألفا للمصاب، تتضمن توزيعها وفقا للأنصبة الشرعية أو على الورثة الشرعيين بمعرفة اللجان المشكلة بكل مديرية والتي تضم في عضويتها

مدير ادارة الضمان الاجتماعي ومندوب الشئون القانونية وشئون العاملين، على أن يتم الصرف باسم كل وريث مستحق، وفي حالة وجود أولاد قصر يتم الصرف باسم الوصي على الأبناء.

وأكد الوزير أن جملة التعويضات التي تم صرفها من خلال المديريات بلغت ١١ مليونا و ٥٧٣ ألفا وخمسمائة جنيه، تم صرفها لعدد ١٢١٠ مستحقين منهم ٣٤١ ناجيا و ٢٦١ متوفيا و ٦٠٨ مفقودين مع الأخذ في الاعتبار الحالات الأخرى من المفقودين التي صدر بها قرار رئيس الوزراء رقم ٥٤٨ في ٣٠ مارس الماضي.

وأضاف الوزير أنه تيسيرا على المستحقين تم تزويد مقار ديوان عام المديريات والوحدات الاجتماعية باللوحات الارشادية التي تتضمن القواعد والمستندات اللازمة للصرف، بالاضافة الى تشكيل مجموعات عمل مهمتها بالدرجة الأولى انهاء اجراءات استيفاء المستندات والصرف بالتنسيق مع مختلف الأجهزة التنفيذية والشعبية بكل مديرية واجراء البحوث الاجتماعية اللازمة لمساعدة هذه الأسر.



على المصيلحي

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٨ ابريل ٢٠٠٦

الدية الشرعية .. لضحايا العبارة

المفتي: تعادل قيمتها ٢٥ كيلو و ٧٠٠ جرام فضة.. ويمكن تقسيطها

العلماء: لا تدخل في نطاق التعويض أو الغرامة.. ويجب مضاعفتها لتواكب المعايير الدولية

بعد أن صدرت شهادات وفاة بأسماء المفقودين في العبارة «السلام ٩٨» تمهيدا لبدء صرف التعويضات والتبرعات والاعانات لأسرهم، برزت قضية أخرى وهي الدية على اعتبار أنهم من الضحايا والقتلى الذين يستحقون الدية.. وبالطبع ثارت تساؤلات حول الأسس الشرعية لتقدير قيمتها ومن الذي يجب عليه الالتزام بسدادها.. وهل تختلف قيمتها بالنسبة للمتوفى: الرجل عن المرأة أو الطفل أو الجنين؟ حملنا هذه التساؤلات إلى فضيلة الدكتور على جمعة مفتي الجمهورية الذي أوضح أن فتوى دار الافتاء المصرية بشأن تحديد مقدار الدية للمتوفى أو المفقود بمبلغ ٣٦ ألف جنيه روعي فيها الأخذ بقيمة أقل صنف من أصناف الدية لأن الأصل هو براءة الذمة، وهذا الأمر متحقق في صنف الفضة وتكون الدية ١٢ ألف درهم وعلى ذلك يكون الاجمالي ٣٥ كيلو و ٧٠٠ جرام من الفضة وتقدر هذه الكمية بسعر السوق ويمكن تقسيط المبلغ على ما لا يقل عن ثلاث سنوات وتحملها العاقلة (أهل المتسبب في القتل) عن القاتل فإن لم يكن فالقاتل فإن لم يستطع جاز أخذ الدية من غيرهم، ولو من الزكاة.

وأضاف مفتي الجمهورية أن قبول الدية جائز شرعا لأنها حق لأهل القتل أو المتوفى فلهم الحق في قبولها أو التنازل عنها أو التصالح على جزء منها. وقال د. على جمعة: إن الله - عز وجل - لم يعين في كتابه الحكيم قدر الدية (الآية ٩٢ من سورة النساء) ولكن أبوداود وغيره روي عن عكرمة عن ابن عباس - رضي الله عنهما - أن رجلا من بني عدي قتل فجعل النبي - صلى الله عليه وسلم - ديته اثني عشر ألف درهم.



د. على جمعة

وروي أبوداود من حديث عمر بن شعيب عن أبيه عن جده قال: «كانت قيمة الدية على عهد رسول الله - صلى الله عليه وسلم - ثمانمائة دينار أو ثمانية آلاف درهم ودية أهل الكتاب يومئذ النصف من دية المسلمين قال: فكان ذلك حتى استخلف عمر فقام خطيبا فقال: إلا أن الأبل قد غلت. قال: ففرضها عمر على أهل الذهب ألف دينار

تحقيق:

إسلام أحمد فرحات

وعلى أهل الورق اثني عشر ألفا وعلى أهل البقر مائتي بقرة وعلى أهل الشاه ألفي شاه وعلى أهل الحل مائتي حله. قال: وترك دية أهل الذمة لم يرفعها فيما رفع من الدية. وذكر أن في هذا الحديث ما يدل على أن الدنانير والدرهم صنف

من أصناف الدية لا على وجه البدل والقيمة. وعلى النقيض يرى الدكتور عبدالصبور شاهين - المفكر الإسلامي - أنه يجب صرف الدية مضاعفة اتساقا مع الظروف الاقتصادية المتدنية التي يعيشها الناس الآن وبسبب انهيار سعر العملة فكان من الأولى والأفضل أن يحسب مقدار الدية بالدولار وليس بالجنيه، حتى تكون الدية واقعية ومعقولة تحسب على أعلى (صنف) أو تقدير، خاصة أن هؤلاء الضحايا مسئولون عن أسرهم وكانوا يعملون في الخليج وأجورهم مرتفعة، فعلى أقل تقدير تحسب الدية على قدر ما حددته السعودية في حالة القتل الخطأ لأنها آخر أرض كانوا عليها قبل وفاتهم. وأضاف: أن العلماء يطالبون بإنشاء صندوق للتعويضات تقوم بتمويله الدولة وصندوق آخر منفصل للتبرعات وقيمة أهل الخير والعتاء في المجتمع للمساهمة في تخفيف حدة المصيبة مع وضع معايير وأسس

واضحة لتقدير التعويضات التي تتناسب مع المستوى الاقتصادي الذي نعيش فيه . وطبقا لما ينادى به البعض من الأخذ بالمعايير الدولية في تقديرها لتحقيق العدل والأمن الاجتماعي .

وينبه الدكتور علوي أمين خليل - أستاذ الفقه الإسلامي بجامعة الأزهر - إلى أن الدية المقررة في شريعة الإسلام لا تدخل في نطاق التعويض أو الغرامة التي ترد في قانون العقوبات الوضعي، وذلك لأن الدية وإن تشابهت مع الغرامة لما فيها من معنى «الزجر» للجاني بحرمانه من جزء من ماله إلا أنها تختلف في أن الجاني لا يتحمل عبء الدية وحده في أغلب الأحوال كما أنها لا تؤول إلى الخزانة العامة كالغرامة. وأضاف د. علوي أن الدية تختلف أيضا عن التعويض إذ يدخل في عناصر تقدير التعويض مقومات متعددة مادية وجسدية وأدبية، بينما الدية المقدرة شرعا لا يدخل في تقديرها احتساب كل ما نتج عن القتل من أذى أو خسارة وإنما هي كمقابل للنفس التي هلكت بالقتل فقط أو الأعضاء التي أتلها الجاني.

ويرى الدكتور عبدالعزيز عزام - أستاذ الفقه بجامعة الأزهر - أنه في حالة القتل الخطأ يجب على المتسبب دفع الدية والقيام بالكفارة أيضا، وهي صيام شهرين متتابعين إن لم يجد فتحرير الرقبة.

وتوضح الدكتورة أمال ياسين - استاذة الفقه بجامعة الأزهر - أن الدية تقسم على ورثة المقتول أو المفقود كما هو معمول به في قسمة الميراث الشرعي وعن مقدار أو قيمة دية المرأة قالت: إن الرأي الراجح عند جمهور الفقهاء هو أن دية المرأة نصف دية الرجل، وذلك كما هو مروي عن سيدنا عمر، وعلى، وعثمان وابن مسعود وزيد بن ثابت أن دية المرأة على النصف من دية الرجل ولم ينقل أن أحدا أنكر عليهم ذلك، وهذا قياسا أن المرأة في ميراثها وشهادتها على النصف وعلى هذا تكون على النصف من دية الرجل. أما الرأي الآخر فهو لابن عليه والاصم أنهما قالا: ديتها كدية الرجل لقوله - صلى الله عليه وسلم - في النفس المؤمنة ١٠٠ من الإبل دون أن يفرق بين الرجل والمرأة وهذا قول شاذ يخالف إجماع الصحابة وسنة النبي - صلى الله عليه وسلم - وأما في حالة المرأة الحامل التي توفت أو فقدت فلا دية في هذه الحالة للجنين، أما إذا سقط الجنين عنها وثبت ذلك فللجنين عشر ديتها المقررة لها .

المصدر: الوفد

التاريخ: ٩ ابريل ٢٠٠٦

حبسوا صاحب العبارة في البحرين.. وفي مصر سهلنا هروب ممدوح إسماعيل إلى لندن

تنظيم الفساد العلني!



النائب حمدي الطحان



النائب كمال أحمد

حدث غرق السفينة البحرينية وتعامل السلطات البحرينية مع تطورات الحادث، كشف عن عشوائية تعامل الحكومة، مع كارثة غرق العبارة «السلام ٩٨» أواخر فبراير الماضي، كل دعاوى هذه الحكومة التي قصرت على إيهامنا بأنها تعاملت مع الكارثة باقتدار، لأن مقارنة بسيطة بين الإجراءات التي اتخذتها السلطات البحرينية بسرعة حبس صاحب العبارة وبين إجراءات السلطات المصرية مع مالك العبارة ممدوح إسماعيل الذي لم يوجه إليه اتهام حتى الآن يؤكد بما لا يدع مجالاً للشك، أن القانون في مصر يطبق بالفعل ولكن على الفقراء والمعدمين فقط، أما أصحاب النفوذ والحصانة والثروات فيحميهم هذا القانون، تحت رعاية كبار

هذا التحقيق، نقدمه تحديداً للحكومة في مصر.. لتتطلع إلى ما اتخذته الحكومة.. نظيرتها.. في مملكة البحرين، من إجراءات فورية، عقب غرق سفينة ركاب أمام سواحلها وتقارنها بالإجراءات العشوائية التي تعاملت بها عند غرق «السلام ٩٨» في أواخر فبراير الماضي.. الحكومة البحرينية أقامت مركزاً صحفياً فوراً، وتحدثت عن كل شيء بشفافية.. وألقت القبض على مالك العبارة وحبسه ٧ أيام علي ذمة التحقيقات.. والضحايا ٥٧ راكباً.. الحكومة المصرية، شكلت لجاناً بـ «الأجر»، وتعلقت بالصندوق الأسود، وانشغلت ٣ أسابيع تقريباً، حتي يهرب مالك العبارة إلى لندن، ولم توجه له اتهامات حتي الآن.. والضحايا ١٠٠٠ راكب.. هذا هو الفرق بين الحكومتين!!



الأهالي مازالوا يبكون ضحاياهم.. وصاحب العبارة ينعم في أوروبا



أحد الناجين من كارثة العبارة السلام ٩٨

تحقيق: إيمان الجندى

المسؤولين من رموز النظام، فلا تطولهم يد العدالة.

وتكون الطائرات فى انتظارهم فى مطار

القاهرة، لتنقلهم فى لمح البصر إلى خارج الحدود يعيشون فى أفخم فنادق العواصم الأوروبية وينفقون ببذخ مما نهبوه من أموال الشعب البائس، وإلا بماذا تفسر قيام السلطات البحرينية بإلقاء القبض على مالك السفينة الغارقة عقب الحادث التى لم يذهب ضحيته سوى عدد محدود وحبسه ٧ أيام على ذمة التحقيقات، بينما عندنا فى مصر تم تسهيل هروب ممدوح إسماعيل مالك عبارة الموت، التى قضى فيها على ١٠٠٠ روح بريئة، واستقر به المقام فى العاصمة البريطانية «لندن» وكانت الحجة التى يرددها، وهو فى طريقه للمطار وبعد وصوله إلى لندن أنه سافر لبحث التعويضات مع شركات التأمين هناك، ثم فجأة يدعى أنه ذهب فى رحلة علاج.. وبعد أسابيع تستيقظ الحكومة على احتجاجات أعضاء مجلس الشعب لتحيل ملفه إلى المدعى الاشتراكى وقرار بمنعه من السفر، والتصرف فى أمواله ليس بهدف محاسبته وإنما لتضييع القضية الجنائية أصلاً فى متاهات، بين أجهزة قانونية متعارضة، فتصبح المسألة فرض التحفظ على ما تبقى له من ممتلكات فى مصر التى تمت تصفيتها تقريباً، بدلاً من أن تكون القضية جنائية تتولاها النيابة العامة، ويحس ممدوح إسماعيل على ذمة التحقيقات، مثلما حدث مع مالك العبارة التى غرقت أمام سواحل جزيرة صغيرة فى أطراف الخليج بالبحرين.

ولأن سيادة القانون لا يمكن أن تتحقق إلا فى دولة ديمقراطية، يتمتع فيها القضاء بالاستقلال عن السلطة التنفيذية والتى تخضع بدورها لرقابة القضاء من جهة ولرقابة السلطة التشريعية، الممثلة فى البرلمان المنتخب انتخاباً حراً ونزيهاً، الذى يمثل الشعب وألا ينضوى تحت قبة اتباع لأصحاب الثروة والمال والسلطة.

ويقول الإنجليز فى هذا الشأن وهم أصحاب أقدم الديمقراطيات فى العالم: إن الإنجليز لا يخضع ولا يحكم بواسطة الأشخاص، حتى ولو كانوا ملوكاً ولكنه يطيع ويحكم بالقانون، ولكن



أعمال ويمباركة من السلطة الاستبدادية وفي ظل الطوارئ والأغلبية الميكانيكية في مجلسي الشعب والشورى فتتم حماية وتحصين الرأسماليين المستغلين من أي مسئولية مقابل اشتراك هؤلاء المنحرفين في السلطة من الحصول على الأرباح الباهظة التي يحققونها بالأموال المقترضة كحصن ضمان للأيام من احتمالية انقلاب



المستشار محمد حامد الجمل

المنحرفين في السلطة عليهم سواء في صورة مزايا عينية أو عمولات أو رشاوى نقدية، وتأكيداً لذلك تكررت حالات تهريب الرأسماليين المنحرفين الذين ارتكبوا جرائم النهب والسلب على حساب أرواح المصريين من خلال تعريض حياتهم وصحتهم للخوف والضياع من فئة المتحالفين مع شرطة الاستبداد ومراكز القوى قبل اتخاذ إجراءات القتل والتحقيق والتقديم للمحاكمة، بل إن بعض هؤلاء قد أوصلهم بعض ذوى النفوذ المنحرفين حتى باب الطائرة، ليهربوا للخارج.

في مصر وبناء على ما يشهده الواقع وفي ظل النظام الشمولى القائم، يعد القانون مجرد أداة تستخدمها السلطة التنفيذية لتحقيق السيطرة والتحكم في الشعب بطريق استبدادي باستثناء أصحاب السلطة والنفوذ ويتحالف المنحرفون في السلطة مع مجموعة من الرأسماليين الذين يتحالفون بدورهم معهم، ويشتركون في التربح واستغلال الشعب ومساندة بعضهم البعض، لاستمرار التحكم في السلطة وفي الثروة تساندهم في ذلك وسائل الإعلام الرسمية التابعة للسلطة التنفيذية على العكس تماماً عما يحدث في الدول الديمقراطية.

سيادة القانون

الربان أحمد مراد الخبير البحرى يؤكد أن معظم كوارثنا للأسف ترجع لعدم الالتزام بالقوانين والتشريعات واعتبار هذا الالتزام واجباً مقدساً ولذلك فالقانون الحالى الذى يحكم عملية النقل البحرى على سبيل المثال لا يحتاج إلى تعديل أو إضافات لأنه قانون دولى وإنما الفارق بين الدول وبعضها مدى الالتزام بالقانون والدراسة الكافية لمعرفة أسباب حدوث الكارثة ومن ثم محاسبة المقصرين والمتسببين فيها، والعمل بجدية على تلافى تكرار مثل هذه الكوارث.

تحالف السلطة والمال

المستشار محمد حامد الجمل رئيس مجلس الدولة الأسبق يؤكد على الصلة الوثيقة بين المنحرفين في السلطة العامة وبين القلة من المستغلين للشعب ممن يزعمون أنهم رجال

ولا تصلح للعمل سوى لساعتين فقط لذلك، فرغم العديد من الكوارث وسقوط الضحايا من أبناء هذا الشعب الغلابة والمعدومين خاصة بدءاً

من انهيار أسوار المنازل والسقوط فى البالوعات والحرق فى القطارات ونهاية بالغرق فى أعماق مياه البحر، لا تستطيع الدولة استصدار قرار لمنع سفر المتسبب فى كل هذه الكوارث، وآخرهم ممدوح إسماعيل مالك عبارة الموت بمساعدة كبار المسئولين وهذا أمر طبيعى فى ظل تحالف السلطة مع المنحرفين من الرأسماليين

المستغلين، رغم أن القانون واحد لا يختلف فى مصر عن البحرين طالما أن إزهاق الأرواح واحد والمسئولية محددة ولكن للأسف الشديد فإن الجانب العملى والسياسى والاقتصادى والتطبيقى يختلف فى مصر عن البحرين لصالح الثانية، والتى يختلف نظامها عن نظام مصر الشمولى، فهناك دستور وسلطات لها قدر كبير من الاستقلال وخاصة السلطة القضائية، كما أن

هناك أحزاباً قوية وفاعلة، تقوم منذ عدة شهور ولا تزال بنشاط سياسى ضخم دفاعاً عن الحريات العامة للبحريين، كما يبدو أيضاً أن حقبة الاستعمار السابقة قد تركت بعض التقاليد الموضوعية فى أجهزة الأمن والنيابة العامة وغيرها، وأيضاً فى أداء أعلى سلطة، وقد يكون اعتماد البحرين على الاستثمارات الخارجية الأجنبية ووجود العديد من المستثمرين الأجانب فيها سبباً لضرورة الاهتمام بعدم انهيار صورة القانون أمامهم ولتأمينهم على أرواحهم ورؤوس أموالهم، خاصة أن رأس المال جبان وهى أمور ليست بذات الدرجة التى تحدث بها فى مصر.

الفساد

النائب المستقل، كمال أحمد يشير إلى استفحال أوجه الفساد فى كافة القطاعات، لذلك فإن مالك عبارة الموت لن يكون الهارب الأخير بفعلته، وحمائته للنهائية والتى بدأ التخطيط لها منذ تعمد عدم توجيه أى اتهام له حتى الآن، وتكاثفت بعض الأجهزة المعنية لطمس الحقائق، التى تسببت فى غرق العبارة، بدءاً من التقارير وانتظارها والحصول على الصندوق الأسود، ولكن لن يتم كشف ما يحتويه إلا بعد عدة شهور وهكذا أو أن الصندوق رغم مساحة الـ ١٦ ساعة فيه، فهناك مساحة معلومة لا تزيد

ويقول النائب كمال أحمد: إنه لا يستبعد تسهيل هذه المنظومة عملية هروب مالك العبارة، فضلاً عن التلاعب بالصندوق الأسود. وكانت الفاجعة الكبرى بإصدار لجنة الإنتاج الصناعى والطاقة والنقل بمجلس الشورى لتقريرها المبدئى فى حادث العبارة «السلام ٩٨» حيث ركز التقرير على جوانب الضعف فى اشتراطات السلامة والأمن البحرى فى مصر، مقترحاً تغيير عدد من القوانين والقرارات فى مجال النقل البحرى، كما ركز التقرير أيضاً على النقص الكبير فى إمكانيات الإنقاذ، وفى إمكانيات استقبال الأحياء الناجين، الذين تم إنقاذهم والمتوفين من ركاب العبارة، كما انتقد التقرير رفع علم دولة أجنبية على سفن يمتلكها مصريون.

ولم يتطرق التقرير لصاحب «السلام ٩٨» ممدوح إسماعيل عضو مجلس الشورى والهارب خارج مصر حالياً، كما لم يوجه إليه التقرير أى اتهامات أو تحميله أى نوع من المسئوليات. حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب يقول: لم نتمكن من لقائه أو الكلام معه حتى تليفونياً، نظراً لصعوبة الاتصال به، الذى كررنا أكثر من مرة، نظراً لأهمية معرفة رأى اللجنة التى يرأسها فى هذا الموضوع، وهى صاحبة الموقف الإيجابى، الذى قوبل بارتياح عندما حملت الحكومة المسئولية فى مجلس الشعب عقب وقوع الكارثة.

تقرير مجلس الشورى عن حادث العبارة

إدارة الأزمة برياً أسوأ منها بحرياً

انتهت لجنة الصناعة والطاقة والنقل بمجلس الشورى من التقرير النهائى عن حادث غرق العبارة السلام ٩٨، مركزا على تحقيق الأمن والسلامة فى سفن نقل الركاب، ولم يكن عمل اللجنة التحقيق بقدر ما كان يستهدف المطلوب اتخاذ من اجراءات وتعديل للقوانين السارية والاساليب الإدارية والفنية الواجب اتباعها فى أكثر بلاد العالم حرصا على سلامة الركاب بالنقل البحرى، وذلك حتى لا تتكرر تلك المأساة..

١٢ شرطا لتشغيل العبارة لم تتوافر عند الحادث

المطالبة بإعادة النظر فى تصاريح

تشغيل العبارات مواسم الحج والعمرة

ذهبت اللجنة للميناء واستمعت للمسؤولين، ثم شكلت ثلاث لجان عمل فرعية الأولى لدراسة قانون النقل البحرى وسلامة الركاب وكان مقررها المستشار رجاء العربى. والمجموعة الثانية لدراسة النظم التى تنتهجها الهيئات المنوط بها تطبيق تلك القوانين والثالثة لدراسة ومتابعة وصول التعويضات لجميع الضحايا والمضارين. الاحصائيات التى

سيد على

ذكرها التقرير شديدة الأهمية لصانع القرار خاصة أن اجمالى حركة نقل الركاب بين الموانئ المصرية والموانئ السعودية والاردنية فى البحر الأحمر خلال عام ٢٠٠٥ بلغ أكثر من مليون و٥٦٠ ألف راكب، بينما بلغ عدد السفن العاملة فى مجال نقل الركاب

بحرا وقت وقوع الحادث ٢٤ سفينة من بينها ٥ سفن ترفع العلم المصري، و ١٠ سفن ترفع علم بنما و ٤ سفن ترفع علم الاردن و ٣ سفن ترفع العلم السعودي وسفینتان ترفع علم هندوراس، وان العبارة المنكوبة كانت عند بنائها عام ١٩٧٠ مملوكة للشركة الحكومية الايطالية Tirrenia وتم ادخال تعديلات عليها خلال الفترة من عام ١٩٩٠ حتى ١٩٩١ باضافة ثلاثة طوابق اضافية ودعامات جانبية (خزانات جانبية) بمعرفة الشركة الايطالية وتحت اشراف هيئة الاشراف الايطالية «رينا».

وتضمن التقرير كما يقول محمد فريد خميس رئيس اللجنة القواعد والاشتراطات الواجب توافرها في السفينة لكي تعمل فهناك ١٠ شهادات تصدر من هيئة الاشراف التابع لها السفينة وهيئات السلامة البحرية بالدول التي ترفع علمها وهي خاصة بسلامة الملاحة البحرية قبل ان تعمل تضمن الفحص السنوي لكل معدات السفينة.

وهناك ١٢ شهادة تصدرها الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية للسفن التي ترفع العلم المصري تتضمن التأكد من سلامة الهيكل والآلات الرئيسية والتقسيمات الداخلية والوقاية من الحرائق ونظم أجهزة السلامة والمنشآت اللاسلكية المستخدمة في أجهزة الانقاذ واشارات الاستغاثة.

وهناك ٧ شهادات لافراد الطاقم عموما، والأغرب وجود ٣٢ بندا لأجهزة ومعدات السلامة الواجب توافرها على سفن الركاب بدءا من قوارب النجاة والأجهزة الهاتفية اللاسلكية، وانتهاء بأجهزة قياس السرعة والمسافة والكود العالمى للاشارات.

ثم يوضح التقرير الاجراءات الخاصة بالحصول على الموافقة لتشغيل سفينة نقل ركاب بين الموانئ المصرية والأجنبية وهي كثيرة ومعقدة ولا تسمح لأى سفينة بالعمل الا بعد دراسة توافر جميع الاشتراطات فى الاتفاقات الدولية، والقوانين المصرية الخاصة بسلامة السفن، وهو ما يضع كل الأجهزة المسؤولة عن النقل البحرى فى قفص الاتهام.

وكشف التقرير أن إدارة الأزمة كانت متردية خاصة فى البر، ولم ترتفع الى مستوى عمليات الانقاذ البحرى، وذلك لعدم اكتمال منظومة إدارة الأزمة برىا على نفس مستوى إدارة الأزمة بحريا، الأمر الذى كان يمكن معه تخفيف وقع الكارثة على المواطنين.

وبعد الدراسة الدقيقة اكتشفت اللجنة أن تحديد المسؤولية فى الانقاذ البحرى ما بين وزارة النقل ممثلة فى هيئات الموانئ البحرية، وبين الجهات الاخرى القائمة على الانقاذ غير محددة المعالم بالصورة التى لا يمكن معها تحديد واجبات أى مهام فى حالة التعرض لأى كارثة بحرية.

وانتهى تقرير مجلس الشورى إلى عدد من التوصيات المهمة وفيما يتعلق باجراءات السلامة على سفن الركاب ذكر انه يجب التعاون مع المنظمة البحرية الدولية لوضع أسس

عمليات التفتيش الفني على السفن في الموانئ المصرية بما يتماشى مع الأساليب المتبعة بالموانئ الأجنبية المتقدمة وتطوير عمليات التفتيش ورقابة دولة الميناء بالموانئ المصرية من خلال تدعيم هيئة السلامة البحرية بالكوادر والامكانيات الكاملة التي تتيح تطبيق أحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح بالبحار مع توفير الكوادر الفنية المدربة على أعلى مستوى فنى للعمل بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وتوفير كادر يوفر جميع الامكانيات المادية لها بما يمكنها من القيام بأعمال التفتيش الفني على السفن وتطبيق أحكام المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح بالبحار وذلك بالتدقيق الكامل عند التصريح للشركات الملاحية التي تقوم بتقديم خدمة نقل الركاب بحرا سواء على سفن مملوكة أو باعتبارها وكيلا عن ملاكها، من حيث السمعة والخبرة في مجال النقل البحري، وقدرتها على التشغيل المنتظم الآمن لسفن الركاب، والنظر في تصريح التشغيل لسفن نقل الركاب في مواسم محددة (عمرة - حج) ، إذ يعتبر هذا تشغيلاً عارضاً وليس دائماً تستطيع معه الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية متابعة الشركات القائمة بهذا التشغيل من الناحية الفنية للسفن أو من الناحية الإدارية للشركة ذاتها، وضرورة أن تكون السفن العاملة في مجال نقل الركاب بحرا خاضعة في



محمد فريد خميس

مجال السلامة لقواعد السلطات المصرية المحلية والمتمثلة في الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية والسلطات الدولية المتمثلة في هيئات الاشراف التابعة لها السفن، وألا تبدأ التشغيل إلا بعد حصولها على شهادة من هيئة التصنيف، حديثة، تسبق بدء التشغيل بشهر على الأكثر تقرر صلاحيتها للعمل في نقل الركاب بحرا من جميع النواحي الفنية وتوافر جميع معدات السلامة والأمان البحرية. والمهم هو ضرورة التنسيق والتعاون بين الملاك والمشغلين وبين المحطات الساحلية اللاسلكية ومراكز البحث والانقاذ في دولتي القيام والوصول على ان تتدخل الدول المعنية بتوقيع اتفاقيات ثنائية في هذا الشأن ثم قيام ملاك السفن ووكلائها باخطار محطات مراقبة السفن VTS بجداول تشغيل السفن وأي تغير يطرأ عليها، وكذلك دراسة اقامة محطات VTS في بعض الفنارات على مسار السفن العاملة بين الموانئ المصرية السعودية والأردنية مع الزام هيئات الموانئ المصرية بمنع أي سفينة لا تتوافر فيها شروط الابحار والسلامة أيا كان مستواها من الابحار بالركاب إلا بعد استيفائها جميع الشروط اللازمة لذلك ووضع نظام تشغيل بموانئ البحر الأحمر لتابعة سفن الركاب منذ الابحار من هذه الموانئ وحتى عودتها، على أن تكون هذه المتابعة على مدى الساعة تحسبا لأي ظرف طارئ، يتطلب التدخل السريع للانقاذ، وتكليف الشركات الملاحية العاملة في مجال نقل الركاب بوضع نظم داخلية للربط فيما بينها وبين السفن التي تتبعها، لمتابعتها متابعة فعالة على مدى الساعة فور الإبحار لرحلات الذهاب والعودة. وفي مجال الانقاذ أوصى التقرير دراسة امكانية ايجاد

جهاز مدنى للانقاذ فى منطقة البحر الأحمر وتفعيل دور مركز البحث والانقاذ الرئيسى لمنطقة الشرق الأوسط وما يترتب عليه من توفير جميع الامكانيات والكوادر الفنية التى تؤهل لأداء مهامه، سواء فى مركزه الرئيسى أو فروع له يمكن انشاؤها فى مناطق أخرى داخل الجمهورية.

التوصية بتوقيع جمهورية مصر العربية والتصديق على المعاهدة الدولية للبحث والانقاذ الصادرة عام ١٩٧٩ SEARCH & RESCUE SAR والتى لم تصدق مصر على أحكامها رغم أهميتها القصوى، وعلى الأخص فيما يتعلق بالحوادث بمنطقة البحر الأحمر وخليج السويس، فى ضوء تطور أحجام واعداد السفن المارة التى تعمل بمنطقة الخليج وشمال البحر الأحمر، ومن أهم ما تتضمنه هذه المعاهدة مايلى: فى مجال ادارة الأزمة أوصى التقرير بضرورة تفعيل جهاز ادارة الأزمات بمجلس الوزراء للقيام بدوره الكامل فى التعامل مع جميع الوزارات المختصة، ووضع خطة مستقبلىة للعمل على مواجهة أى كارثة أو أزمة يمكن أن تحدث فى أى قطاع من القطاعات، بحيث يكون الجهاز مستعدا لمواجهة وقت حدوثها، بدلا من قيامه بالنظر فيما يجب اتخاذه حال حدوث هذه الكوارث والأزمات

وفى مجال تطوير التشريعات والقوانين الحالية السارية بما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية وتعديلاتها وتطوير النقل البحرى قال التقرير ان التشريعات والقوانين الحالية المتعلقة بالأمان والسلامة البحرية وعلى الأخص القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ بشأن سلامة السفن ولائحته التنفيذية قد صدرت منذ أكثر من عشرين عاما، وأصبحت لا تتماشى مع مايجب أن يكون عليه الوضع حاليا، وهو مايتطلب إعادة النظر فيما جاء بها وتعديلاتها بما يتفق مع القواعد والنظم الدولية والاتفاقيات الصادرة فى هذا الشأن، هذا بالإضافة إلى أن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ به بعض المواد التى يجب تعديلها بما يتماشى مع التطورات التى شهدتها النقل البحرى منذ هذا التاريخ وحتى الآن، فضلا عن أن العقوبات الواردة فى هذه القوانين لا تتناسب مع مايجب أن تكون عليه فى حالة حدوث الكوارث المترتبة على عدم أمان وسلامة الإبحار.

ومن أهم التوصيات كانت دراسة مشكلة رفع السفينة لعلم المجاملة فمن المعروف على المستوى الدولى أن بعض الدول وعلى رأسها بنما وليبيريا تتساهل فى جذب ملاك السفن لتسجيل سفنهم لديها، فلا تستلزم وجود رابطة تبرر اجراء التسجيل لديها، وقد أدى ذلك إلى نشوء ظاهرة رفع أعلام المجاملة.

وهذه الظاهرة جديرة بالبحث والدراسة بالنسبة لسفن الركاب العاملة بين الموانى المصرية والموانى السعودية والأردنية فى البحر الأحمر، سواء من الناحية القانونية أو من الناحية السياسية، وتحتاج إلى حل جذرى على الأقل بالنسبة للسفن التى تتخذ أحد الموانى المصرية كميناء للتشغيل.

في تقرير لجنة الانتاج الصناعى والطاقة حول غرق العبارة:

نقص كبير في إمكانيات الانقاذ وفشل في التعرف على جثث المتوفين

فشل في مواجهة الأزمة واشادة بدور القوات المسلحة في عملية الانقاذ

على إدارة الأزمة واجهوا أزمة حقيقية، فقد رصدت هذه الكارثة ظاهرة من الأهمية بمكان ذكرها متمثلة في عدم التعلم من الأزمات والكوارث السابقة وكيفية إدارتها والتعامل معها، وبالتالي غياب الخطط والاستراتيجيات الخاصة بالوقاية من الأزمات وكذا الخاصة بالتعامل معها والتدريب عليها، وقد قامت القوات المسلحة والقوات البحرية بجهد في تنظيم عمليات الانقاذ التي استمرت لما

يزيد على أسبوع واستطاعت أن تنقذ بعض الناجين وانتشال بعض جثث الغرقى ونقلهم إلى الموانئ المصرية أو الموانئ السعودية أو الموانئ الأردنية.

وقد رأت اللجنة بدراستها موضوع إدارة الأزمة أن تحديد المسؤولية في الانقاذ البحرى يقع على وزارة النقل ممثلة في هيئات الموانئ البحرية والجهات الأخرى القائمة على الانقاذ.

وقد عقدت اللجنة اجتماعا يوم ٢٦/٢/٢٠٠٦ بحضور وزير التضامن الاجتماعى أسفر عن التوصية بعدم الخلط بين التعويض الذى قدره السيد رئيس الجمهورية للضحايا وبين ماتم جمعه من تبرعات لهؤلاء الضحايا، وضرورة سرعة انعقاد مجلس إدارة صندوق الكوارث الذى يشرف على الحساب رقم ٨٨٨ الذى أودعت به تبرعات الهيئات والأفراد وضرورة الحصر الدقيق للمفقودين فى الحادث، وذلك من خلال مضاهاة كشوف الراكبين بالعبارة مع أسماء المغادرين لميناء ضبا.

أكد السيد صفوت الشريف رئيس مجلس الشورى أنه عقب حادث غرق العبارة (السلام ٩٨)، وفى إطار حرص المجلس على التعرف على ملابسات الحادث وعلى نحو يستهدى به التعرف على ما يجب عمله واتخاذ من إجراءات وتعديل للقوانين والقرارات السارية والأساليب الإدارية والفنية الواجب اتباعها فى أكثر بلاد العالم حرصا على سلامة نقل الركاب بحرا، وذلك حتى لا تتكرر تلك المأساة مرة أخرى حفاظا على أرواح المواطنين فقد تم تكليف لجنة الإنتاج الصناعى والطاقة وبعض اللجان الأخرى بدراسة حادث العبارة السلام ٩٨.

وقد أعدت اللجنة تقريراً مبدئياً حول تحقيق الأمن والسلامة فى سفن نقل الركاب على ضوء حادث غرق العبارة السلام ٩٨، وقد أسفرت متابعة مجريات الأحداث عن نقص كبير فى إمكانيات الانقاذ وأيضا فى إمكانيات استقبال الأحياء الناجين الذين تم انقاذهم والمتوفين إلى فشل النظام الخاص بالتعرف على جثث المتوفين وتوزيع ما زاد على طاقة استيعاب المستشفيات الأخرى سواء بالمحافظات القريبة أو بالقاهرة، وقد حدثت حالة من الفوضى الصاخبة ترتب عليها زيادة معاناة وغضب أهالى الضحايا والناجين مما زاد من حزنهم وسخطهم وتعميق الأثر النفسى فى قلوبهم.

وبرغم وجود أكثر من جهاز لإدارة الأزمات يتبع مجلس الوزراء فضلا عن أن تنظيم قطاع النقل البحرى فى وزارة النقل به ما يسمى بجهاز إدارة الأزمات إلا أن القائمين

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٥ أبريل ٢٠٠٦

تقرير تقصى الحقائق بمجلس الشعب حول العبارة يكشف عن فساد بشع فى مرفق النقل اتهام ممدوح إسماعيل ونجله ورئيس هيئة موانئ البحر الأحمر بالتراخي فى إنقاذ الركاب

وجود شهادات صلاحية ملصقة عليها، كما أن اسطوانات مقاومة الحريق خالية، وأجهزة الإطفاء المائي للماكينات غير موجودة.

ويؤكد التقرير أن الجرائم تزداد بعد المعلومات التى أظهرتها تسجيلات الصندوق الأسود للعبارة التى تؤكد أن بالوعات صرف المياه بجراج العبارة كانت مسدودة، وإن جراج العبارة كان به براميل زيت ومواد بتروولية كانت سببا فى تأجيج النيران. واتهمت اللجنة فى تقريرها ممدوح إسماعيل مالك العبارة ونائبه (نجله عمرو) بالتراخي فى إنقاذ

الركاب برغم علمهما بغرقها، وتحملهما المسؤولية عن وفاة العديد منهم بسبب تأخر عمليات الإنقاذ، كما توجه الاتهام إلى رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر ونائبه، ونائب رئيس ميناء سفاجا لتراخيهم. وطالبت اللجنة بإبلاغ النيابة العامة عن ممالك العبارة ممدوح إسماعيل واتهامه بالتربح لأنه رئيس الشركة، وعضو مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر، ويعتبر موظفا ومع ذلك استغل موقعه لتربح شركته.

استعرض مجلس الشعب - فى جلسة أمس برئاسة الدكتور فتحى سرور رئيس المجلس - التقرير المبدئي للجنة تقصى الحقائق البرلمانية بشأن غرق العبارة «السلام ٩٨» فى مياه البحر الأحمر فى شهر فبراير الماضى، الذى وصفه رئيس المجلس بأنه أخطر تقرير يعرض على المجلس منذ إنشائه، محذرا النواب الذين لا ينصتون قائلا: «ماذا يقول الشعب عنكم؟».

وأكدت اللجنة - فى تقريرها برئاسة حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات - أن هناك

خطأ جسيما مشتركا بين الهيئة المصرية للسلامة البحرية، وشركة السلام التى تملك وتدير العبارة، وأن ظروف الحادث الأليم تشير إلى صورة بشعة من صور الفساد فى مرفق النقل الذى يتعلق بأرواح المواطنين.

لقد فجر التقرير مفاجآت مخزية، فالعبارة كانت تحمل أكثر من ضعف عدد الركاب الذى تسمح به سعتها، حيث صدرت للعبارة شهادة من التفتيش البحرى بحمل ٢٧٩٠ راكبا، فى حين أن سعتها ١١٦٨، وأن قوارب النجاة المنتهية الصلاحية برغم

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 ازهاق أرواح ١٤١٦ مصريا كانوا علي متن العبارة الغارقة 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 بإمكانيات 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 أمانى البحرى المدرس بكلية

تجارة عين شمس عضو وحدة بحوث الأزمات أطراف الحديث مؤكدة أن الفشل فى إدارة الأزمة نتج عن عدم وجود خبرة فى إدارة الأزمات، ومن الغرور أن يكون هناك طاقم مدرب على التعامل مع مثل هذه الأزمات، أما فى 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 فى ظل وجود بواخر للأزمة، وفى حادث العبارة لم يحسن الطاقم التعامل مع الأزمة منذ البداية، خاصة مع وجود حريق فى بداية الأزمة والفشل فى التعامل مع هذا الحريق، كان سبباً فى تفاقم المشكلة حتى أصبحت كارثة كذلك كان من الضرورى وجود ترتيب للأولويات فى 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 فى إدارة الأزمة

نتيجة انعدام الصيانة والرقابة ومعدات الإنقاذ التى كان يجب التأكد أولاً من سلامتها.

تدريب

طالبت الدكتورة أمانى بضرورة 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 التى يمكن أن تقع، مع ضرورة تفعيل القوانين الخاصة بالصيانة والرقابة.

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

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

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

المحاكاة

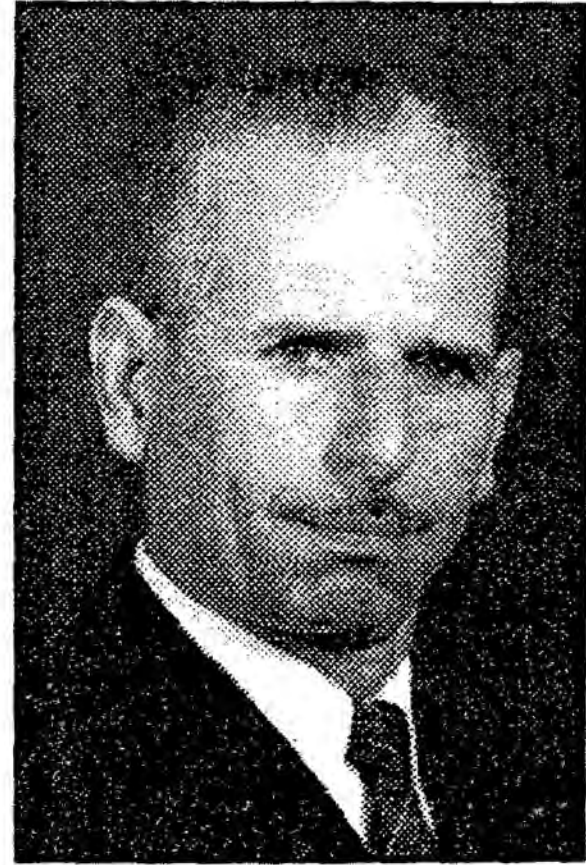
ويطالب الدكتور محمود بضرورة وجود

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

وكيفية التعامل مع الأزمة وهو ما يسمى بالمحاكاة، مع ضرورة توثيق تلك التجارب ووضعها فى 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.

المصدر: الوفد

التاريخ: ١٠ مايو ٢٠٠٦

وزير النقل أمام الغرفة الأمريكية:

إعلان أسباب غرق العبارة «السلام ٩٨» نهاية الشهر ممدوح إسماعيل يحتكر ٧٠٪ من حجم النقل بين سفاجا وضبا

المنكوبة، يستحوذ على ٧٠٪ من حجم سوق النقل على خط سفاجا-ضبا. كما يمتلك ١٣ مركبا تنقل أكثر من ١,٥ مليون راكب سنويا بين مصر والسعودية. كما كشف وزير النقل عن عدم خصخصة مرفق المواصلات العامة. وأشار الى قيام الوزارة بتطوير جميع مرافق النقل خلال المرحلة القادمة، ووضع خطة للنهوض بخدمات الموانئ والسكك الحديدية وتنفيذ وتطوير ٦ طرق سريعة تربط بين عدد من المحافظات.

كتب - سامح عوض الله:

أعلن المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل، أن النتائج الأولية لأسباب غرق العبارة السلام ٩٨، ستعلن بنهاية شهر مايو الحالي. وأكد استعانة الوزارة بفرق متخصصة في مجال سلامة النقل تعمل وفقا للمعايير الدولية لمنع أى عبارة من التحرك الا بعد التأكد من سلامتها. وكشف منصور خلال اللقاء الذى نظمته غرفة التجارة الأمريكية ان ممدوح اسماعيل مالك العبارة

صرفوا ٢٠٠٠ جنيه فقط
وأمتعتهم ضاعت.. ويطالبون
بمساواتهم بضحايا «السلام ٩٨»

ضحايا «السلام ٩٥» يطالبون بالتعويض

لم تمر أيام علي كارثة العبارة «السلام ٩٨» وما صاحبها من تحقيقات وإدانة للشركة المالكة في جرائم الفساد والإهمال، الذي أودي بحياة أكثر من ١٠٠٠ مواطن مصري، حتي انطلقت أهات وصرخات ضحايا العبارة «السلام ٩٥»، التي يمتلكها ممدوح إسماعيل، صاحب شركة العبارات الفارقة، والتي غرقت العام الماضي. وأنقذت العناية الإلهية ركابها من الموت المحقق، في شهر رمضان بعد أن اكتشفوا أن الشركة المالكة للعبارة نصبت عليهم بمساعدة المسؤولين بالنقل البحري، وقامت بصرف تعويض هزيل قيمته ٢٠٠٠ جنيه لكل حالة، ورفض دفع التعويضات الخاصة بالأمثلة والمنقولات التي تقدر بمبالغ ضخمة، تم الاستيلاء عليها.

بالسفينة القبرصية ولولا العناية الإلهية لكان جميع من السفينة في عداد الموتى غرقاً.

مهزلة

سعيد عبد المنعم مزيك، من كوم النوام بمركز دمنهور، يصف ما حدث بأنه مهزلة بكل المقاييس، ويقول: إننا فوجئنا ونحن على سطح المركب بأن سرعة العبارة تم تخفيضها، وعرفنا أنهم يريدون أن يحل علينا موعد المغرب للإفطار على العبارة، وأجبرونا بالفعل على دفع ثمن الوجبة «٢١ جنيه» وبعدها حدثت الكارثة، وقد فوجئنا بسفينة قبرصية تلقي بالإنذارات وهي في طريقنا، ولم تلق سوى المبالاة من طاقم السفينة، وعندما بحثنا عن سترات النجاة، فوجئنا بها جميعاً غير صالحة للاستخدام، وعندما تعالت الصرخات بالدعاء ولولا عناية الله لكنا غرقنا جميعاً، حيث اصطدمت العبارة بالسفينة القبرصية من الواجهة الأمامية التي تعلق بالسفينة القبرصية، مما أدى إلى انتقال ركاب العبارة من مصابين وغيرهم إلى السفينة القبرصية حتى حضرت قوارب الإنقاذ، وبعد ساعة كاملة غرقت السفينة.

ويضيف جابر محمد خالد عمران من مركز

هؤلاء الفقراء من المعتمرين الذين أصيبوا إصابات بالغة في حادث اصطدام العبارة بسفينة قبرصية، تحولوا إلى ضحايا، بالضبط مثل ضحايا العبارة «السلام ٩٨».. وأرسلوا استغاثات إلى كبار المسؤولين بالدولة لكشف عمليات النصب عليهم من ملاك العبارة وإجبارهم على البصم والتوقيع على أوراق لا يعرفون ما فيها أثناء حجزهم بمدينة الحجاج بالسويس، ولكن المسؤولين كالعادة وبن من طين وأخرى من عجين أمام استغاثات وصرخات المعتمرين وكان تجاهلهم مقصود، للتغطية والتمويه على صاحب الشركة، الذي هرب إلى الخارج بعد حادثة العبارة «السلام ٩٨» منذ بضعة أشهر.

وجبة إجبارية

«الوفد» التقت بالضحايا من المعتمرين الناجين من حادث العبارة «السلام ٩٥»، الذين كشفوا عن حقائق خطيرة تتعلق بالإهمال والفساد في شركة السلام، وكانوا جميعاً من حاجزى السطح.. وكيف قام قبطان العبارة بتخفيض سرعة العبارة حتى يأتي موعد الإفطار، وإجبار الركاب جميعاً على تناول الوجبة التي تم تقديرها بواقع ٢١ جنيهًا للواحدة، وكان الموعد الرسمي للوصول إلى ميناء السويس هو عصر يوم ١٧ أكتوبر، وهو ما تسبب في اصطدام السفينة التي تقلهم «السلام ٩٥»



جانب من المتمررات اللاتى كن ضحية غرق العبارة «السلام ٩٨» يتحدثن عن ضياع أمتعتهن وعدم صرف مستحققاتهن حتى الآن

الحادث، أن الدولة والشركة ستقومان بصرف تعويضات لكم عن الإصابات والمنقولات والأمتعة طبقاً لقوانين النقل البحري، ولم يحدث ذلك، بل أجبرونا على التوقيع على أوراق لا نعرف مضمونها، ونحن في مدينة الحجاج بالسويس، وحتى الشئون الاجتماعية التي صرح كبار المسؤولين - وقتها - بأنها ستقوم بصرف ١٠٠٠ جنيه لكل ناج، لم تصرف حتى الآن، وضاعت أموالنا، بسبب تسرر كبار المسؤولين بالدولة على أصحاب الشركة، حتى أن المسؤولين في الميناء رفضوا أن نحرر محاضر ضد الشركة.

وتقول الحاجة منصوره عبداللطيف محمد

العاصي، من عزب سينتوان بمركز أبوحمص، إننى أصبت إصابة بالذراع، ودخلت المستشفى ولم أصرف أى تعويض سوى ٢٠٠٠ جنيه فقط، وقد كانت الرحلة عبارة عن مأساة لنا، بسبب طاقم العبارة الذي تصرف معنا على أننا من أبناء الخليج وليس من أبناء مصر، حيث قطعوا المياه بالعبارة وأجبرونا على دفع خمسة ريالات ثمناً لكوب ماء ساخن لعمل الشاي وأجبرونا أيضاً على شراء المياه الغازية من كافيتريا المركب، وذلك بخلاف الوجبة الخاصة بالإفطار، التى أجبرونا عليها، عندما قاموا بتخفيض سرعة العبارة، حتى نستمر فى عرض البحر حتى حلول أذان المغرب فى الطريق قبل

المحمودية: إنه بعد ذلك فوجئنا بإدخالنا مدينة الحجاج، ونقل البعض الآخر إلى المستشفيات، ولم نعلم ما حدث لامتعتنا التى أكدوا لنا أنها غرقت مع السفينة، وحضر مندوبو الشركة وأجبرونا على التوقيع على إيصالات وأوراق، وأعطوا لكل مصاب وناج مبلغ ٢٠٠٠ جنيه فقط، ولم نأخذ أى تعويضات أخرى.. فهل هذا معقول؟! وبعدما سمعنا عقب حادث العبارة «السلام ٩٨» عن صرف تعويضات ضخمة للأفراد عن الأمتعة والمنقولات، جعلنا نلجأ إلى كبار المسؤولين، الذين أداروا ظهورهم لنا، ونحن نبحث عن حقوقنا المنهوبة.

وتقول الحاجة سكيمة أحمد عاشور إننى كنت على سطح العبارة، وشاهدت مهازل بعينها، حيث لا يوجد على المركب أى شيء للأمان، فبالطبيب تركنا مصابين على العبارة، والطاقم هرب وتركنا دون سترات للنجاة أو أى شيء لولا عناية الله، وكان معى كمية من الذهب قيمتها ١٠ آلاف جنيه وقتها، وأمتعة وملابس كلها ضاعت، وقالوا لنا إنها غرقت، ولم يعوضونا عن أى شيء سوى تعويض هزيل قيمته ٢٠٠٠ جنيه فقط.

نصب واحتيال

الحاج أحمد إبراهيم قنديل، يقول: إن ما حدث معنا هو نصب واحتيال، حيث أكد لنا بعض المسؤولين أيام

لمدة ساعة لكنا فى عداد الغرقى، ونحن نريد فقط حقوقنا التى نهبتها الشركة، مالكة العبارة طبقاً للاتفاقيات الدولية، الخاصة بالنقل البحرى وألتي سمعنا عن تفاصيلها عبر القنوات الفضائية ونريد معاملتنا بالمثل لتعويضنا عما فقدناه.

لعبة الفساد

إن صرخات مئات الضحايا من المصابين والناجين فى حادث العبارة «السلام ٩٥» العام الماضى، قد انطلقت إلى عنان السماء، مصحوبة بالدعاء على من ظلمهم ونهبوا مستحقاتهم، وإن كانت الدولة هي المسئولة عن تعويضهم وأخذ حقوقهم من الشركة المسئولة، حيث إن الحادث الأخير، قد كشف عن فساد حقيقي داخل تلك الشركة، يتم بمقتضاه نصب على الركاب، وصرف التعويضات الهزيلة لهم، وبعد ذلك تقوم الشركة بصرف التعويضات الأصلية التى تصل إلى مئات الآلاف من الجنيهات لكل مصاب وناج، طبقاً للاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية أثينا الخاصة بنقل الركاب وامتعتهم، التى تنص على أن التعويضات تبلغ ٤ ملايين و٤٠٠ ألف جنيه لكل ضحية ومصاب فى الحوادث البحرية، ويعتبر الناقل مسئولاً عن أى أعطال تحدث للمركب أو السفينة، وينتج عنها ضحايا أو مصابون.

تحقيق:

محمد صلاح

الوصول لميناء السويس فى الموعد المحدد!!

الرحمة

صبرى مصطفى كامل ومحمد عبداللطيف محمد العاصي وجمال عوض بدران ورمضان محمد رمضان، من دمنهور والمحمودية، يقولون: إننا حضرنا إلى منازلنا وبعضنا بدون حذاء، ورغم ذلك تجاهلتنا الدولة، ولم تصرف لنا التعويضات اللازمة ولا التحقيق مع الشركة المالكة التى تسبب إهمالها فى غرق السفينة ولولا عناية الله لغرقنا جميعاً. فأين تعويضات المنقولات والأمتعة الخاصة بنا وجميعها من الأجهزة والذهب والملابس، كل ذلك أبلغونا بأنه غرق فأين التعويضات والمستحقات الخاصة بنا؟ وتضيف بثينة إبراهيم شرابى وزهرة على العجمي أن ما حدث لنا فى واقعة غرق العبارة «السلام ٩٥» العام الماضى لا بد من التحقيق فيه، مثلما حدث مع كارثة العبارة «السلام ٩٨» المملوكة لنفس الشركة، لأن ما حدث لنا، مشابه تماماً لما حدث فى كارثة العبارة «السلام ٩٨» من إهمال وفساد وعدم مسئولية من الشركة المالكة ولولا أن العبارة وواجهتها تعلق بمقدمة السفينة القبرصية

تقرير المدعى الاشتراكي يؤكد تهمة الإهمال في كارثة العبارة حصر ممتلكات ممدوح إسماعيل وأسرته تمهيداً لإحالة حالة لمحكمة القيم

كتب - محمود غلاب:

تلقي مجلس الشعب تقريراً من المستشار جابر ربحان المدعى العام الاشتراكي حول نتائج التحقيق في حادث غرق العبارة «السلام - ٩٨» تنفيذاً لقرار المجلس بتكليفه بالتحقيق في الحادث. تضمن التقرير حصر جميع ممتلكات ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحري ومالك العبارة المنكوبة وممتلكات زوجته وأولاده. وسيقرر الدكتور

أحمد فتحي سرور رئيس المجلس إحالة التقرير إلى لجنة تقصى الحقائق البرلمانية لعقد اجتماعات لمناقشته وإعداد التقرير النهائي حول قضية العبارة بعد انتهاء تحقيقات النيابة. وقال حمدي الطحان رئيس لجنة النقل ورئيس

لجنة تقصى الحقائق ان تقرير المدعى الاشتراكي أكد كل ما ورد في تقرير لجنة تقصى الحقائق المبدئي الذي استعرضه مجلس الشعب خلال الجلسات الماضية وخاصة اتهام شركة السلام بالإهمال في إدارة العبارة المملوكة لها واستغلال ممدوح إسماعيل لنفوذه كعضو بمجلس إدارة هيئة ميناء البحر الأحمر. وقال الطحان ان المدعى الاشتراكي حقق في العديد من المستندات والوقائع التي وردت في التقرير وثبت صحتها. وأشار إلى اتجاه المدعى الاشتراكي التقدم بطلب لمحكمة القيم لفرض الحراسة على أموال ممدوح إسماعيل وأسرته وإدارتها.

النائب العام يأمر بالقبض على ممدوح إسماعيل ونجله وآخرين لمسئوليتهم عن غرق العبارة وإخطار الإنتربول لضبط الهاربين تهمة القتل والإصابة الخطأ - ١٠ متهمين وإحالتهم إلى المحاكمة ٥ يونيو المقبل



■ صلاح جمعة

■ ممدوح إسماعيل

■ ماهر عبدالواحد

حمدي عبدالقادر شملول (مهندس أول السفينة) أخفى الوضع الحقيقي للحريق، ومدى إمكان السيطرة عليه، مما ساعد على دخول كميات من المياه للسفينة، وتراكمها بمكان الحريق، وتعذر تصريفها، مما أدى إلى اختلال التوازن وميل العبارة على الجانب الأيمن.

كما امتنع المتهم العاشر صلاح جمعة ريان السفينة «سانت كاترين» التابعة للشركة عن بذل ما يستطيعه من جهد لإنقاذ البعض من ركاب السفينة الغارقة الموجودين بمياه البحر والمعرضين للموت غرقا، كما تسبب المتهمون جميعا في إصابة ٢٨٦ شخصا بطريق الخطأ.

وأعلن النائب العام - خلال المؤتمر الذي تابعه محمد عياد مندوب «الأهرام» - أنه تم تحديد جلسة الخامس من يونيو المقبل لمحاكمة المتهمين - ممدوح إسماعيل، ونجله عمرو، ومحمد عماد الدين أبوطالب، وممدوح محمد عبدالقادر عرابي، ونبيل السيد شلبي، وصلاح الدين جمعة أمام محكمة جناح سفاجا.

كما أمر النائب العام بالقبض على الهاربين وحبسهم على ذمة القضية، مع انقضاء الدعوى الجنائية ضد المتهمين المتوفين وهم: سيد أحمد عمرو، ومسعود على السيد منصور، وحمدي عبدالقادر شملول، ومحمد عبدالمحسن عفيفي.

ومن المنتظر إخطار الإنتربول الدولي لاتخاذ الإجراءات اللازمة لاستعادة المتهم الهارب ممدوح إسماعيل، ونجله عمرو.

أمر المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام بإحالة ممدوح إسماعيل صاحب العبارة «السلام ٩٨» ونجله عمرو، وثمانية آخرين إلى المحاكمة الجنائية في حادث غرق العبارة المنكوبة. وكشف النائب العام عن انقضاء الدعوى بالنسبة لأربعة من المتهمين بسبب وفاتهم. وقال: إن التحقيقات في الكارثة أظهرت أنهم تسببوا خطأ في موت نحو ١٠٣٣ شخصا هم ركاب العبارة.

وقال النائب العام: إن التحقيقات كشفت عن أن ممدوح إسماعيل، ونجله، وثلاثة آخرين من مسئولي الشركة، قد تسببوا في موت المجنى عليهم خطأ، عندما تراخوا في إخطار الجهات المختصة بالبحث والإنقاذ لطلب المساعدة لإغاثة المنكوبين. وأوضح البيان أن المتهمين أهملوا ولم يراعوا القوانين والنظم المعمول بها في مجال الملاحة البحرية، وقال: إن الأربعة الأول في لائحة الاتهام (وهم الذين توفوا) قد أدخلوا إخلالا جسيما بما تفرضه عليهم أصول مهنتهم، وأضاف أن المتهم الأول، وهو ريان السفينة المنكوبة القبطان سيد أحمد سيد عمر، لم يتخذ الإجراءات الواجبة، والمناسبة لمكافحة الحريق الذي شب في غرفة الماكينات بالعبارة.

وذكر أن الريان لم يتخذ القرار الذي كان يجب عليه أن يتخذه، وهو العودة بالعبارة إلى ميناء القيام (ضبا السعدي)، وقال إن المتهمين تسببوا خطأ في موت نحو ١٠٣٣ شخصا، كما كشفت التحقيقات - التي أعلنها النائب العام في مؤتمر صحفي أمس - عن أن المتهم الرابع

النائب العام يتهم مدوح إسماعيل ونجله وهـ آخرين بقتل أكثر من ألف راكب بالخطأ المتهمون تقاعسوا عن إنقاذ السفينة والركاب برغم علمهم بالغرق التحقيقات تؤكد سلامة العبارة وجميع أجهزتها دون أي أعطال فنية أو خلل النيابة تأمر بالقبض على جميع المتهمين الهاربين وجسهم على ذمة القضية

أعلن المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام نتائج التحقيقات التي أجرتها نيابة البحر الأحمر في حادث العبارة المنكوبة «٩٨»، وقال إنه يأسف لهذه الكارثة التي راح ضحيتها عدد كبير بلغ ١٠٣٣ شخصا من المصريين والأجانب، وأصيب فيها ممن تم نجاته ٣٨٦ شخصا. وأضاف أن حجم الكارثة كبير بكل المقاييس، ولا بد أن يلقي كل من تسبب في وفاتهم وإصابتهم جزاءه وأكد النائب العام أن النيابة حققت جميع البلاغات التي وردت إليها سواء من أهالي الضحايا أو من غيرهم، خاصة الذين أبلغوا عنهم أنهم على قيد الحياة، لكن التحقيقات أسفرت أنه لم يكن منهم أحد على قيد الحياة، وقد أكد ذلك شهادة الشهود والتقارير الفنية.

متابعة:

محمد عياد

بسلامة المركب وشروط المتانة والسلامة، كما أسفرت التحقيقات والتقارير الفنية والصندوق الأسود - أن جميع أجهزة السفينة صالحة ولا يوجد جهاز فني معطل أو به خلل، وقد استبعدت التحقيقات عددا من العاملين بشركة السلام ليس لهم دور أو تخلوا عن واجبهم.

وأضاف المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام أن السفينة مؤمن عليها وعلى الركاب وأن الحمولة سواء الأفراد أو البضائع قانونية وأقل من العدد المفروض.

وقد أمر النائب العام بإحالة ١٠ متهمين إلى المحاكمة الجنائية من بينهم ٤ متوفين وأمر باقامة الدعوى الجنائية ضدهم هم: سيد أحمد سيد ريان السفينة، ومسعود على السيد منصور كبير الضباط، ومحمد عبدالمحسن محمد عفيفي كبير

وقال النائب العام إن التحقيقات أكدت أن القبطان وطاقم السفينة لم يتخذوا الإجراءات اللازمة لإنقاذ الركاب خلال ٤ ساعات، حتى الإجراءات الضرورية الواجبة للمحافظة على اتزان السفينة، ولم يصدر الأمر بترك السفينة في الوقت المناسب.

كما أكدت التحقيقات أن أصحاب السفينة أو المسؤولين عن تشغيلها (شركة السلام) تقاعسوا رغم علمهم بغرق السفينة ولم يتخذوا أي إجراء لإنقاذها والركاب مما زاد من عدد الضحايا رغم أنه كان يوجد مركبان مملوكان لشركة بميناء سقاجا جاهزان كان ممكن تحريكهما عند علم المسؤولين بالكارثة الساعة الثانية صباحا لإنقاذ الضحايا، وقد ثبت بالدليل مسئوليتهم وارتكابهم هذا الإهمال الجسيم.

وحول ما أثير عن أن بعض ركاب العبارة قد نقلتهم سفن عابرة، فقد أثبتت التحقيقات عدم حدوث هذا، كما أكدت التحقيقات كل ما يتعلق



النائب العام ماهر عبدالواحد

(ربان السفينة) الإجراءات الواجبة والمناسبة لمكافحة الحريق الذي شب على السفينة الذي ساعدت على زيادته وعدم السيطرة عليه المواد البترولية سريعة الاشتعال - زيوت وبويات - والتي قام المتهم الثانى - كبير الضباط - بشحنها وتخزينها على متن السفينة بموافقة المتهم الأول على ذلك بالمخالفة لقواعد السلامة الخاصة بالسفن، كما لم يتخذ المتهم الأول قرارا واجبا بالعودة إلى ميناء القيام القريب منه وقت نشوب ذلك الحريق، ولم يخطر به المسئولين بجهة عمله وميناء القيام والوصول أو يصدر استغاثة أو طلب معونة من السفن القريبة أو غيرها لسرعة التدخل والانقاذ فى الوقت الملائم، كما سمح باستخدام كميات كبيرة من المياه للإطفاء دون الوسائل الأخرى، وأمر بفتح باب المرشد الأيمن بناء على طلب المتهم الرابع (مهندس أول السفينة) والذي أخفى عنه الوضع الحقيقى للحريق ومدى إمكانية السيطرة عليه مما ساعد على دخول كميات من مياه البحر إلى السفينة وتراكمها بمكان الحريق وتعذر تصريفها نتيجة قيام المتهم الثانى بتخزين السيارات

المهندسين، وحمدي عبدالقادر شملول مهندس أول، و٦ متهمين آخرين على رأسهم ممدوح إسماعيل (صاحب شركة السلام)، ونجله عمرو هاربان وآخرون وقد أمر بضبط واحضار المتهمين وحبسهم على ذمة القضية.

قرار الاتهام

فقد وافق النائب العام على قرار الاتهام الذى شمل إحالة ٦ متهمين بعد استبعاد ٤ متوفين من الاتهام إلى المحاكمة الجنائية والأمر بإقامة الدعوى الجنائية ضد المتهمين الأربعة وهم: سيد أحمد سيد أحمد عمر (متوفى)، ومسعود على السيد منصور (متوفى)، ومحمد عبدالمحسن محمد عفيفى (متوفى)، وحمدي عبدالقادر شملول (متوفى)، وممدوح إسماعيل محمد على (هارب)، وعمرو ممدوح إسماعيل محمد (هارب)، ومحمد عماد الدين أحمد أبوطالب، وممدوح محمد عبدالقادر عرابى (هارب)، ونبيل السيد إبراهيم شلبى، وصلاح الدين السيد جمعة.

تحقيقات النيابة والتهم

وقد باشرت نيابة البحر الأحمر التحقيقات بإشراف المستشار محمد جمال المحامى العام وبإشرافها محمد ياسين رئيس النيابة وأشرف عليها المستشار كمال بيشاوى المحامى العام الأول، وقد وجهت للمتهمين من الأول إلى الرابع تهم أنهم تسببوا خطأ فى موت ابتسام صلاح علوان سيد وآخرين عددهم ألف وثلاثة وثلاثون شخصا مبينة اسماؤهم بالتحقيقات وكان ذلك ناشئا عن الإهمال والرعونة وعدم مراعاة القوانين والأنظمة، وإخلال المتهمين من الأول إلى الرابع إخلالا جسيما بما تفرضه عليهم أصول مهنتهم بأن لم يتخذ المتهم الأول

وصلاحيات فعلية عن القيام بالإجراءات الواجبة لانقاذ من حاول النجاة من ركاب السفينة بعد غرقها وذلك بعدم قيام كل منهم - فور علمه بالحادث - بإخطار الجهات المختصة بالبحث والانقاذ وغيرها من الجهات الخارجية لطلب المساعدة وكذا الدفع بالسفينتين السريعتين (الينورا - فارس السلام) التابعتين لشركتهم حال كونهما جاهزتين للابحار وقتذاك للمساهمة في الانقاذ مما أدى إلى تأخر البدء في هذه العمليات عدة ساعات.

ولم يقوم المتهم التاسع (مدير فرع الشركة بسفاجا) بالاطار الواجب للمختصين بالشركة رغم علمه بفقد الاتصال بالسفينة قبل الموعد المفترض لوصولها مما أسهم في التأخر في اتخاذ إجراءات البحث والانقاذ.

امتنع المتهم العاشر (ربان السفينة سانت كاترين) - التابعة للشركة - حال كونه ربان سفينة مبحرة عن بذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته ولراكبيها لانقاذ البعض من ركاب السفينة الغارقة الموجودين في البحر والمعرضين لخطر الهلاك وفقا لقواعد الاتفاقيات الدولية، وذلك بعدم تقديم وسائل نجاة لهم رغم قربهم من مكان وجودهم واستطاعته ذلك، مما أسهم في بقاء المجنى عليهم في المياه الباردة لفترة طويلة وضعف مقاومتهم وموتهم غرقا على النحو المبين بالتحقيقات.

كما وجهت النيابة للمتهمين جميعا أنهم تسببوا خطأ في إصابة إبراهيم عطية متولى إبراهيم وآخرين عددهم ثلاثمائة

والأمتعة والبضائع على نحو مخالف للأصول الفنية وعدم تثبيتها في مكانها بالطرق الصحيحة الآمنة مما أدى إلى اختلال توازن السفينة وميلها على الجانب الأيمن بدرجات تزايدت طوال أربع ساعات لم يتخذ خلالها - المتهم الأول - مع المتهم الثالث (كبير مهندسى السفينة) - والذي لم يقوم بدوره في مكافحة الحريق والسيطرة عليه - الإجراءات الضرورية والواجبة للمحافظة على اتزانها - لم يقوم بإجراءات تجميع الركاب وإرشادهم إلى مكان وكيفية استخدام وسائل ومعدات النجاة، وإصدار الأمر بترك السفينة في الوقت المناسب الذي يسمح بالحفاظ على سلامة الركاب، مما أدى - كل ما تقدم - إلى انقلاب السفينة وموت المجنى عليهم غرقا على النحو المبين بالتقارير الفنية والطبية الشرعية المرفقة بالتحقيقات، كما تسببوا بإهمالهم في إتلاف السفينة والمنقولات المبينة وصفا بالأوراق والملوكة لشركة باسفيك صن لايت مارين وآخرين على النحو المبين بالتحقيقات.

والمتهمون من الخامس إلى العاشر أنهم تسببوا خطأ في موت أكثر من ثلاثة أشخاص من المجنى عليهم المبينة اسمائهم بالتحقيقات وكان ذلك ناشئا عن الإهمال وعدم مراعاة القوانين والأنظمة بأن تراخى المتهم الخامس (رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحري المشغلة للسفينة والمدير المسئول عن منظومة الإدارة الآمنة ومجموعة الطوارئ بالشركة) - وقعد المتهمون من السادس إلى الثامن (نائبى رئيس مجلس الإدارة ومدير الأسطول بذات الشركة) - بما لهم من سلطات

البحر يشرفون على الغرق وذلك على النحو المبين بالتحقيقات.

قرارات وملاحظات النيابة بعد انتهاء التحقيقات

● التقرير في الأوراق بالألا وجه لاقامة الدعوى الجنائية قبل المتهمين سيد أحمد سيد أحمد عمر ومسعود على السيد منصور وحمدى عبدالقادر شملول ومحمد عبدالمحسن محمد عفيفى لانقضائها بوفاتهم وفقا للأمر المرفق.

● تقديم المتهمين ممدوح إسماعيل محمد على، عمرو ممدوح إسماعيل، محمد عماد الدين أبوطالب، ممدوح محمد عبدالقادر عرابى، نبيل إبراهيم شلبى، صلاح الدين السيد جمعة، لمحكمة جناح سفاجا لمحاكمتهم بجلسة ٢٠٠٦/٦/٥ وإعلانهم بالجلسة.

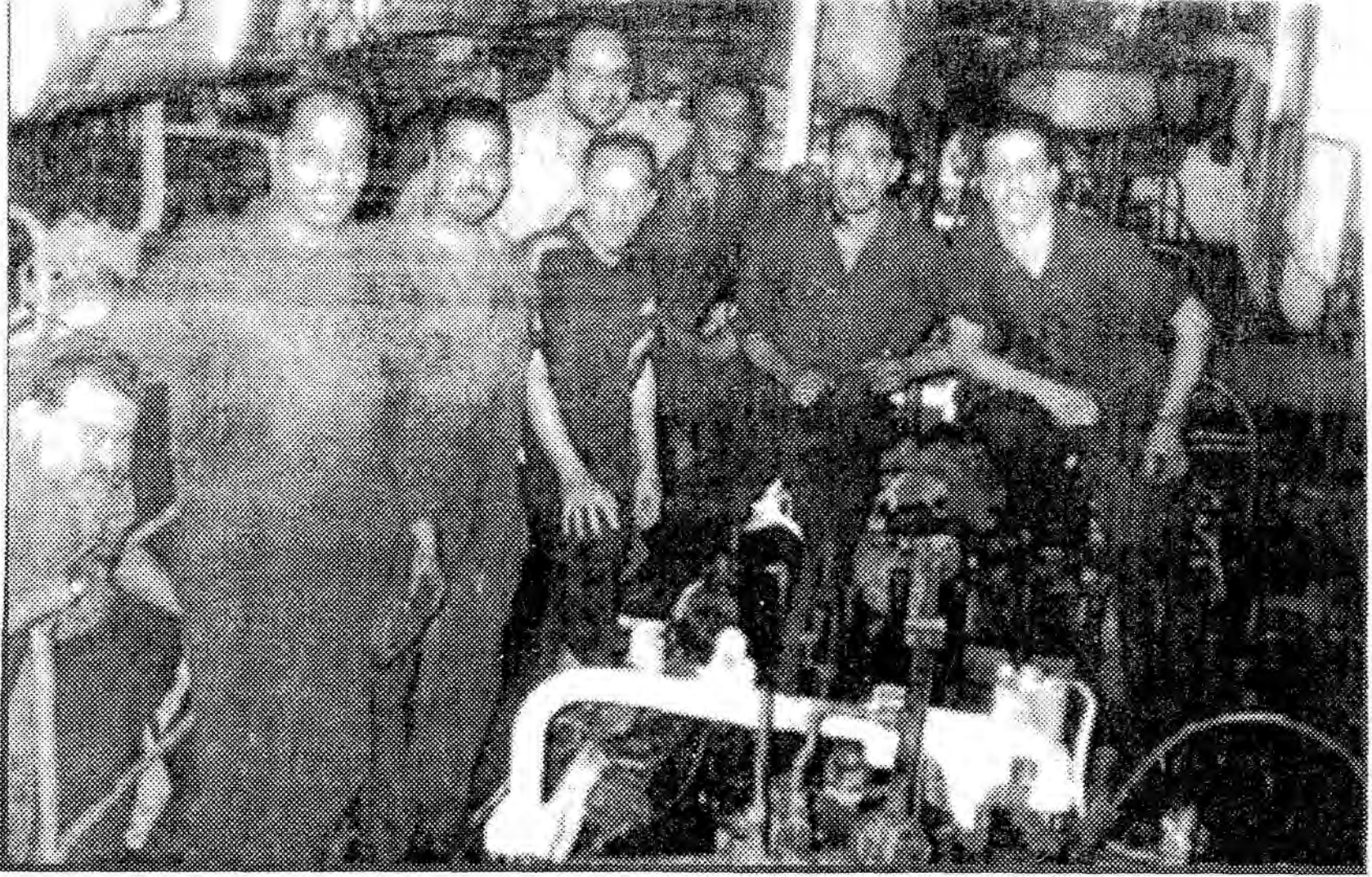
● ضبط واحضار المتهمين سالفى الذكر وحبس كل منهم احتياطيا على ذمة القضية.

وستة وثمانون شخصا مبينة اسمائهم بالتحقيقات وكان ذلك ناشئا عن الإهمال والرعونة وعدم مراعاة القوانين والأنظمة ونتيجة إخلال المتهمين من الأول إلى الرابع إخلالا جسيما بما تفرضه عليهم أصول مهنتهم على النحو المبين بالوصفين الأول والثالث مما أدى إلى غرق السفينة وسقوطهم منها وبقائهم فى مياه البحر الباردة يصارعون الأمواج للنجاة حتى تم انقاذهم فحدثت إصابة كل منهم الموصوفة بالتقارير الطبية المرفقة على النحو المبين بالتحقيقات.

المتهم العاشر أيضا: وهو ربان سفينة لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدى لسفينته وللأشخاص الراكبين فيها لانقاذ من تبقى من ركاب السفينة الغارقة السلام ٩٨ الذين عثر عليهم فى

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٧ مايو ٢٠٠٦



أفراد طاقم العبارة.. مصيره مازال مجهولاً

«الجزيرة» بثت لقطات لإنقاذ بعضهم واختفوا بعدها:

لغز طاقم العبارة

تقرير - مجدى سلامة

المفاجأة الاولى هي ما نشرته جريدة «عرب تايمز» نقلاً عما اسمتهم «اوساط سعودية معارضة» حيث اكدت ان سيد عمر قبطان العبارة المصرية الغارقة لم يغرق في الحادثة، وانه حي يرزق في السعودية.. وازافت الصحيفة

لايزال لغز الألغاز في حادثة غرق «السلام ٩٨» بدون حل.. فالعبارة غرقت وغرق معها من غرق، ونجا من نجا، بينما طاقم العبارة لم يعثر له على اثر.. فلا هم كانوا من الناجين، ولا وجدوا لهم اثرا بين جثث الغرقى.. وامام هذا الحال اعتبرتهم السلطات الرسمية من المفقودين. من الجائز انتهاء الأمر عند هذا المصير لولا مفاجأتان من العيار الثقيل قلبت الامور رأساً على عقب.

لى ان «سامح» كان معهم على متن السفينة الغارقة!! واكدوا ايضا ان العبارة عندما اشرقت على الغرق اصدر قبطان العبارة اوامره لسامح بأن يأخذ ديسكات الكمبيوتر الخاصة بالعبارة ويركب احد الرماثات الملحقة بالعبارة.

وما اكد لنا صدق هذا الكلام هو ان الفيلم الذى اذاعته قناة الجزيرة ظهر فيه سامح بوضوح شديد وهو يحمل فى يده كيسا ابيض، ولما كانت الاصوات الواردة فى الفيلم متداخلة ويصعب تفسيرها، ارسلنا نسخة من الفيلم الى لندن لتحليل الاصوات به، وجاء التحليل ليقول ان من بين الاصوات الواردة فى الفيلم صوت سيدة تقول «حاسب ياسامح.. اوعى الديسكات هاتقع منك.. حاسب انت هاتقع فى الميه».

ويضيف والد سامح: امام هذه الوقائع.. وامام اصرار الشركة مالكة العبارة على ان سامح لم يكن على متن العبارة الغارقة.. امام كل ذلك لجأت الى وزارة الخارجية وناشدت السفير محمد الضرغامى مساعد وزير الخارجية ان يخاطب السلطات السعودية لارسال بيان بكشوف بأسماء ركاب العبارة واسماء طاقمها.. وبالفعل استجابت السلطات السعودية وارسلت قوائم باسماء ركاب العبارة الغارقة واسماء طاقمها وكانت المفاجأة هو وجود اسم سامح ضمن طاقم العبارة الغارقة وتوالت المفاجآت فاذا بشركة السلام تعترف بأن «سامح» كان ضمن طاقم العبارة الغارقة وانه غرق مع الغارقين!!

قلت والفيلم الذى رصد انقاذه ضمن ٣٧ من طاقم العبارة؟ قالوا.. «سامح» غرق وماfish كلام تانى.. قلت: ان كان قد غرق اين جثته؟ قالوا سامح غرق ومfish عندنا كلام تانى.

نفس ماحدث مع ابنى سامح - ومازال الحديث لحسين على خضراوى - حدث مع هشام السيد احمد سليم ومحمد ابراهيم صلاح الدين ونصره ابراهيم عبد الحميد ومحمد مجدى محمد موسى والمهندس سليمان شوشه وشادى عبدالسلام وجميعهم كانوا ضمن طاقم العبارة واختفوا ولم يعثر لهم على اثر.. بل ان والده شادى قالوا لها ان ابنتها تم انقاذه وانه موجود باحد المستشفيات يتلقى العلاج ولما ذهبت للمستشفى قالوا لها فى المستشفى ان «شادى» فعلا موجود ولكن زيارته ممنوعة ثم عادوا وقالوا ان شادى غرق وان الذى يتلقى العلاج شخص آخر!!

ويبقى السؤال: اين طاقم العبارة الذى رصد فيلم قناة الجزيرة انقاذهم؟ ومن اخفاهم؟.. ولمصلحة من تم اخفائهم؟

نقلًا عن نفس المصادر ان لجوء القبطان المصرى الى السعودية تم بناء على امر من ممدوح اسماعيل مالك العبارة بهدف اخفاء القبطان بعيدا عن الانظار لحين اغلاق ملف القضية وانتهاء التحقيقات، خوفا من ان يدلى القبطان بوقائع وتفاصيل الساعات الحاسمة قبل غرق الباخرة «السلام ٩٨»!!

وكان المنطق يقتضى ان يتم التقاط مثل هذه الانباء الصحفية لبيان مدى صدقها، ولكن الذى حدث هو أن احداً من المسؤولين المصريين لم يتطوع لاثبات صدق او كذب تلك الانباء الصحفية!

مفاجأة فيلم

والاكثر خطورة من انباء هروب قبطان العبارة الغارقة الى السعودية، كانت مفاجأة قناة الجزيرة، وهذه المفاجأة لم تكن مجرد انباء تتردد، او شائعات تثار بين الحين والآخر، ولكنها كانت مفاجأة بالصوت والصورة.

حدث ان اذاعت قناة الجزيرة فيلما لعملية انقاذ عدد من ركاب «السلام ٩٨» عملية الانقاذ تلك قامت بها سفينة هدية اسمها «ريجل ستار» ويقودها قبطان بنغالى استغاث به ٣٨ فردا ممن نجوا من الغرق والسبب انهم نجحوا فى ركوب احد رماثات «السلام ٩٨» قبل غرقها، وكانت المفاجأة ان هؤلاء جميعا كانوا ضمن طاقم العبارة الغارقة!!

صحيح كانت مشاهد الفيلم مضطربة ومشعبة باصوات متداخلة، ولكن اسر الذين تم انقاذهم تعرفوا تماما عليهم.. حسين على خضراوى والد «سامح» الذى يعمل ضابطا اداريا ضمن طاقم العبارة «السلام ٩٨» يقول: شاهدت وزوجتى ام سامح وشقيقاه «طارق» و«ايناس» الفيلم الذى اذاعته قناة الجزيرة عن انقاذ ٣٧ من ركاب «السلام ٩٨» وبعد لحظات من بدء اذاعة الفيلم، ضربتنا جميعا صدمة قوية فلقد رأينا «سامح» بوضوح تام فى ٤ لقطات بالفيلم، وساعتها لم نكد نصدق انفسنا لسبب بسيط، وهو انه عقب غرق العبارة توجهت لمقر شركة السلام مالكة العبارة لأسأل عن مصير ابنى سامح الذى يعمل ضابطا اداريا على العبارة الغارقة منذ حوالى ٥ سنوات، وفى الشركة اكد لى المسئولون ان سامح تخلف عن الرحلة فى الميناء السعودى «ضبا» ولم يكن بين طاقم العبارة الغارقة.

ويضيف والد سامح: لم اطمئن لكلام مسئولى الشركة مالكة العبارة وحاولت الاتصال بابنى ولكن دون جدوى، وعلى الفور سافرت الى ميناء سفاجا لعللى اجد اى انباء عنه، او التقى ببعض زملائه وبالفعل نجحت فى الاتصال بأربعة من طاقم العبارة وكانت المفاجأة انهم جميعا اكدوا

ومفاجآت مشيرة وراء غرق العبارة



ماهر عبدالواحد

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ورئيس اللجنة الفنية والمهندس علاء الدين محمد جمعة رئيس هيئة الاشراف والتصنيف اليابانية بمصر قررا أنهما كلفا من النيابة العامة مع ثمانية من الخبراء بفحص وبيان أسباب حادث غرق السفينة والمسئول عنه وبأشرت اللجنة عملها وانتهت إلى أن التعامل الخاطئ عند مكافحة الحريق واستخدام المياه بكميات كبيرة أدى إلى تراكمها في الجانب الأيمن تدريجيا واختلال توازن السفينة على هذا الجانب حتى غرقها.

كما أن ربان السفينة أحمد سيد أحمد عمر ارتكب أخطاء جسيمة أدت إلى غرق السفينة وتتمثل في عدم اتخاذه للإجراءات المناسبة لمكافحة الحريق والسماح بتحميل السيارات بكامل سعتها من الوقود والاحتفاظ بمخزون كبير من الزيوت بجراج العبارة وعدم السيطرة على مجموعات مكافحة الحريق وكذلك عدم التأكد من البلاغات الواردة لحجرة القيادة والتي كانت معظمها غير صحيحة ولا تدل على الانتهاء الفعلي من إخماد الحريق وإيضا استخدام كميات كبيرة من المياه في الإطفاء دون التأكد من تصريفها مما أدى إلى اختلال توازن وسلامة السفينة. كما أن القبطان قام باتخاذ قرارات خاطئة باستمراره في رحلته إلى ميناء سفاجا وعدم العودة إلى ميناء ضباء رغم أن اتخاذ قرار العودة إلى ميناء ضباء يعتبر ملزما للربان في هذه الظروف لقرب السفينة من الميناء السعودي وقت حدوث الحريق. كما أنه لم يقوم بإجراء أى اتصال بالمسؤولين من أفرع الشركة في السويس أو سفاجا أو إخطار ميناء القيام والوصول بالحريق ولم يصدر أى نوع من أنواع الاستغاثة أو طلب المعاونة ولم يتخذ الإجراءات الملزمة في مثل هذه الظروف وهي تجميع الركاب وإرشادهم إلى وسائل ومعدات النجاة، كما ارتكب كبير الضباط مسعود على السيد عدة أخطاء كان من بينها عدم قيامه وأفراد مجموعته بالسيطرة على الحريق وعدم توافق البلاغات الصادرة منه لربان السفينة مع الواقع الحقيقي لحالة الحريق وساهم بذلك في تضليل الربان. كما أن كبير المهندسين بالسفينة محمد عبدالمحسن ارتكب أخطاء منها عدم قيامه بأى دور لمكافحة الحريق والسيطرة عليه ولم يتخذ أى إجراءات كانت ضرورية ولازمة للمحافظة على اتزان السفينة.

■ محمد عياد

على مدى ثلاثة أشهر وأكثر عكفت خلالها النيابة العامة على إجراء تحقيقاتها في كارثة العبارة السلام ٩٨ حتى أعلن المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام نتائج التحقيقات في الحادث الذي راح ضحيته ١٠٣٣ شخصا من المصريين والأجانب وإصابة ٣٨٦ ممن تمت نجاتهم.

وقد كشفت التحقيقات التي باشرتتها نيابة البحر الأحمر بأشراف المستشار محمد جمال المحامى العام عن عدة

مفاجآت كان من بينها ما جاء فى أقوال السيد عبدالمنعم حنفى ضابط ثانى ملاحه بالعبارة أن القبطان لم يرسل أى اشارات استغاثة وقت حدوث الحريقين أو غرق العبارة وأنه قام بتغيير مسار العبار فى اتجاه العودة إلى ميناء ضباء السعودى عقب إبلاغه بوقوع الحريق الأول ولكن بعد علمه بالسيطرة عليه من قبل أفراد الطاقم أعاد مسار العبارة مرة أخرى إلى اتجاه ميناء سفاجا.

أما أحمد نصر الدين محمود ضابط ثالث السفينة فقد أكد أن القبطان لم يصدر أوامره بالعودة إلى ميناء ضباء السعودى عقب نشوب الحريق بل قام بتكليف الضابط ثانى شريف برسم خط سير لاتجاه الرياح وذلك حتى يتم علاج مشكلة اختلال توازن العبارة وميلها على الجانب الأيمن نتيجة تراكم المياه فى هذا الجانب وأضاف ضابط ثالث السفينة فى أقواله بالتحقيقات أنه لم يتم إرسال أى اشارة استغاثة بوقوع الحريق على العبارة أو قبل غرقها رغم صلاحية جميع أجهزة الاتصالات والاستغاثة للاستخدام قبل الغرق عدا الدفة الأتوماتيكية التى يعمل عليها البحرى أحمد قاسم.

كما أقر أبو بكر جابر مشرف كبائن بالسفينة فى التحقيقات التى باشرها محمد ياسين رئيس نيابة البحر الأحمر أنه لم يشاهد القبطان بموقع الحريق ولم تصدر منه أى تعليمات وقت الحريق أو غرق العبارة باخلائها وهو ما أكده أيضا رانى كمال الدين ضابط بحر ثالث السفينة فى أن القبطان أخطأ فى اتخاذ القرارات بعدم قيامه بإرسال اشارة استغاثة أو تنزيل قوارب النجاة وإصدار الأوامر بإخلاء السفينة وأنه تسبب بذلك الخطأ فى الحريق وازدياد تراكم المياه داخل الجراج وميل العبارة ثم غرقها ويسؤال الدكتور مهندس عمر عبدالعزيز عميد كلية الهندسة البحرية

غضب شديد بين أبناء الجالية المصرية من وجود ممدوح إسماعيل في لندن التهمة الغارب باع فندقا مملوكا له في بريطانيا خوفا من الحجز على ممتلكاته

لندن - أ.ش.أ: رفضت وزارة الداخلية البريطانية أمس التعليق على أنباء حصول ممدوح إسماعيل صاحب العبارة الغارقة "السلام ٩٨" ونجله عمرو، على الجنسية البريطانية، فيما أكد مصدر دبلوماسي مصري مسئول في لندن أن السلطات البريطانية تلقت إخطارا من الانتربول الدولي بإلقاء القبض على ممدوح إسماعيل ونجله تمهيدا لتسليمهما إلى مصر باعتبارهما مواطنين مصريين.

وفيما قالت متحدثة باسم وزارة الداخلية البريطانية لمراسل وكالة أنباء الشرق الأوسط في لندن إن سياسة الوزارة لا تتضمن التعليق على عملية الحصول على الجنسية البريطانية، وأكدت في الوقت ذاته أن الشخص المعنى هو الوحيد الذي يمكنه الإفصاح عن حصوله على الجنسية بإبراز وثائق الهوية أو جواز السفر البريطاني.

ومن جانبه، أكد مصدر دبلوماسي مصري - رفض الكشف عن هويته - أن ممدوح إسماعيل لم يحصل على الجنسية البريطانية، وأن عملية تسليمه إلى مصر بدأت بالفعل من خلال وصول مذكرة الانتربول الدولي إلى السلطات البريطانية قبل أيام قلائل. وشدد المصدر على أن السلطات المصرية تصر على تسليم ممدوح إسماعيل ونجله إلى مصر باعتباره مواطنا مصرية لمواجهة الاتهامات الموجهة له بالتسبب في غرق العبارة "السلام ٩٨" ومصرع أكثر من ١٠٠٠ شخص كانوا على متنها.

وقال مصطفى رجب نائب رئيس اتحاد المصريين في المملكة المتحدة إن الكثيرين من أعضاء الجالية المصرية يشعرون بالضيق الشديد من وجوده في بريطانيا، ويبدو أنه يعلم أنه غير مرحب به في صفوف الجالية المصرية، ولذا فإنه يلجأ دائما إلى التخفي عن الأعين بينما تصل أخباره إلينا عن طريق بعض أصدقائه. وأشار رجب إلى أن الجالية لم تسمع يوما عن حصول ممدوح إسماعيل على الجنسية البريطانية وأن الأخبار التي تواترت عن إمكانية حصوله على الجنسية ربما تعود إليه هو نفسه لتحقيق عدة أهداف من بينها التغطية على ملابس خروجه من مصر،

وثانيا التلويح للسلطات القضائية المصرية بأن لديه قدرا من الحصانة من خلال الجنسية البريطانية. وأفادت مصادر مقربة من ممدوح إسماعيل أنه لجأ خلال الأسبوعين الماضيين إلى بيع فندق كان يمتلكه في بريطانيا في خطوة فسرتها على أنها استعداد من جانبه للتخلص من كافة ممتلكاته المنقولة المهددة بالحجز عليها في حالة تقرير تعويضات مالية كبيرة لصالح ضحايا العبارة.

وأكدت المصادر في تصريحاتها لمراسل وكالة أنباء الشرق الأوسط أن ممدوح إسماعيل يقوم حاليا باتصالات مكثفة مع شركة التأمين البحرية البريطانية التي كانت تتولى تأمين العبارة "السلام ٩٨" للدفع بأن ما جاء في التقارير الفنية بشأن الحالة المتردية للعبارة غير صحيحة وإلا لما كانت شركة التأمين العالمية المرموقة تقبل التأمين عليها في حالة عدم صلاحيتها الفنية للتشغيل.

ورجحت مصادر أخرى أن تكون عملية بيع الفندق المملوك لممدوح إسماعيل في بريطانيا ربما تعود لاستعداده طلب الحصول على تأشيرة إقامة أعمال (بزنيس) في المملكة المتحدة والتي تتطلب شهادة من أحد البنوك بوجود مبلغ مالي كبير في حسابه يثبت قدرته على إقامة مشاريع تجارية مما يؤهله للحصول على الجنسية البريطانية.

غير أن المصادر أشارت أيضا إلى أن طلب تسليمه إلى مصر سوف يعرقل حصوله على تلك التأشيرة حيث ستأخذ السلطات البريطانية في الاعتبار مذكرة الانتربول الدولي بشأن الاتهامات الموجهة إليه، والتي تعد بالغة الخطورة في نظر القانون البريطاني والقوانين الأوروبية المعمول بها في بريطانيا، العضو في الاتحاد الأوروبي.

وتوقعت المصادر أن تتصاعد قضية ممدوح إسماعيل خلال الفترة القليلة المقبلة في ضوء استمرار الحوار بين السلطات المصرية والبريطانية بشأن تسليم المتهم إلى مصر لمواجهة المحاكمة مع الآخرين بشأن مسئوليتهم عن غرق العبارة ومصرع معظم من كانوا على متنها.

تحقيقات النيابة الإدارية فى غرق «السلام ٩٨» تكشف: هيئة السلامة البحرية علمت بمخالفاتها الجسيمة قبل غرقها بسبعة أشهر

كتب - نصرى عصمت :

اعترف المهندس حسين الهرميل رئيس الهيئة العامة للسلامة البحرية السابق بعلمه بوجود مخالفات جسيمة بالعبارة المنكوبة (السلام ٩٨) قبل وقوع حادث غرقها بسبعة أشهر، وأنه تم منح مهلة لشركة السلام المالكة لها لتوفيق أوضاعها حين الانتهاء من رحلات موسم الحج بنهاية فبراير الماضى. جاء ذلك خلال التحقيقات التى تجريها هيئة النيابة الإدارية مع المسؤولين عن الحادث فى الجهات الإدارية. وكشفت تحقيقات المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول لهيئة النيابة الإدارية وعضو المكتب الفنى، بإشراف المستشار محمود العروسى رئيس الهيئة، أن العبارة المنكوبة كانت تخضع لتفتيش صورى من جانب أجهزة الرقابة، حيث تبين أن قوارب وأطواق النجاة بـ (السلام ٩٨) كانت ممزقة وغير صالحة للاستخدام، كما افتقدت العبارة لمعدات السلامة والأمان اللازمة لسيرها، بما فيها الصندوق الأسود، الذى تبين عدم صلاحيته أيضا، وحتى الأدوية والأغذية الموجودة على متن العبارة انتهت صلاحيتها منذ عام ١٩٩٤. وكشفت التحقيقات أن لجنة من هيئة السلامة البحرية فحصت



محمود العروسى

السفينة فى ٣٠ يوليو الماضى، وأوصت بتلافى المخالفات وبتخفيض حمولة العبارة إلى ١٠٦٢ راكبا، ولكن توصياتها لم يتم تنفيذها، وقامت العبارة برحلات حملت خلالها ٢٧٩٠ شخصا. وأن العبارة لم تلتزم بتركيب نظام إطفاء ثابت فى غرف الماكينات بناء على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار التى ألزمت السفن المصرية بتركيب أنظمة الإطفاء بدءا من أول أكتوبر الماضى، مع العلم بأن أجهزة الإطفاء تتكلف نصف مليون جنيه، وكانت التكلفة الإجمالية لتركيب أجهزة مقاومة الحريق فى أسطول سفن شركة السلام ٥ ملايين جنيه. وأوضح الهرميل خلال التحقيقات أن هيئة السلامة طالبت شركة السلام بتوفيق أوضاعها بعد نهاية موسم الحج فى ٢٦ فبراير الماضى، لكن الحادث سبق الجميع بوقوعه يوم ٣ فبراير. وكان جهاز المدعى العام الاشتراكى قد أحال المخالفات الإدارية فى قضية غرق العبارة إلى النيابة الإدارية التى بدأت تحقيقاتها وتواصل استماعها لأقوال عدد من المسؤولين من بينهم رئيس قطاع النقل البحرى بوزارة النقل، ورئيس اللجنة العليا للتفتيش بهيئة السلامة البحرية، ورئيس هيئة موانئ البحر الأحمر.

تحقيقات النيابة الإدارية تكشف

مخالفات صارخة بالعبارة «السلام ٩٨» قبل غرقها

السلام ٩٨ وكانت ترسو وقتها في ميناء السويس وشددت اللجنة على ٣ إجراءات هي انشاء نظام لمقاومة الحريق على سطح السفينة وتنفيذ التوصيات الخاصة بمستلزمات الانقاذ وتركيب نظم الإطفاء في غرف المحركات التي تلتزم مصر به من أول أكتوبر الماضي. وقال الحسيني في التحقيقات أنه بعيدا عن التقارير الثلاثة رفع الى اللواء حسين الهرميل رئيس هيئة السلامة البحرية مذكرة طالب فيها بتخفيض عدد الركاب على سفن شركة السلام من أكثر من ٢٠٠٠ راكب الى عدد لايتجاوز ١١٠٠ راكب وقال انه لا يعرف سبب عدم تنفيذ توصياته حتى الآن وهو ما دعاه لتقديم اعتذار في مايو الماضي عن مواصلة مهمته في رئاسة لجنة الرقابة على السفن، وأضاف ان وضع السلام ٩٨ كان يمثل خطورة على أرواح الركاب، وأنه لو تم تطبيق التوصية الخاصة بتخفيض عدد الركاب فقط لكان عدد ضحايا الحادث أقل بنسبة النصف. وتثير شهادة الحسيني التساؤل حول دور هيئة السلامة البحرية في الرقابة على مواصفات الأمان على متن سفن نقل الركاب خاصة في ظل حصول شركات النقل على شهادات صلاحية من مراكز خاصة. واستمعت النيابة الى شهادتي حميدة طه سليمان رئيس قطاع الهيئات والشركات بوزارة النقل ومختار عبد الواحد رئيس قطاع النقل البحري بالوزارة، حيث تبين أن مهمة الرقابة على السفن هي من اختصاص الادارة الفنية بمصلحة المناور ويدخل في نطاق عملها الكشف على السفن واعتماد تراخيصها وشهادات عملها وتحديد محولاتها وخطوط سيرها وأن منصب مدير هذه الادارة تم شغله قبل وقوع الحادث بواسطة حيدر عبد العليم رجب رغم سابق وجود اعتراض من الرقابة الادارية على شغله وظائف يتم فيها التعامل مع الجمهور مثل استخراج التصاريح أو شهادات الصلاحية للسفن المملوكة من جانب القطاع الخاص.

■ نصرى عصمت

كشفت تحقيقات النيابة الإدارية في حادث غرق العبارة المنكوبة «السلام ٩٨» عن مفاجآت جديدة من أبرزها تقديم لجنة تفتيش تابعة لهيئة السلامة البحرية ثلاثة تقارير تحذر فيها من خطورة الوضع على السفينة قبل الحادث بأشهر قليلة لكن تم تجاهلها جميعا لأسباب غامضة.

كما تبين أيضا أن إجراءات صيانة السفن تتم بواسطة جهات خاصة مما يفتح الباب أمام ارتكاب المخالفات والحصول على الشهادات «المضروبة». وكان المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول لهيئة النيابة الادارية ورئيس المكتب

الفنى قد باشر التحقيقات باشراف المستشار محمود العروسى رئيس الهيئة فى القضية بعد أن أحال المدعى العام الاشتراكى جوانب الإهمال الادارى فيها للهيئة وتم سماع شهادات ثلاثة مسئولين بوزارة النقل الأسبوع الماضى.

وكشفت التحقيقات عن أن اللجنة العليا للتفتيش على السفن



محمود العروسى



محمود قناوى

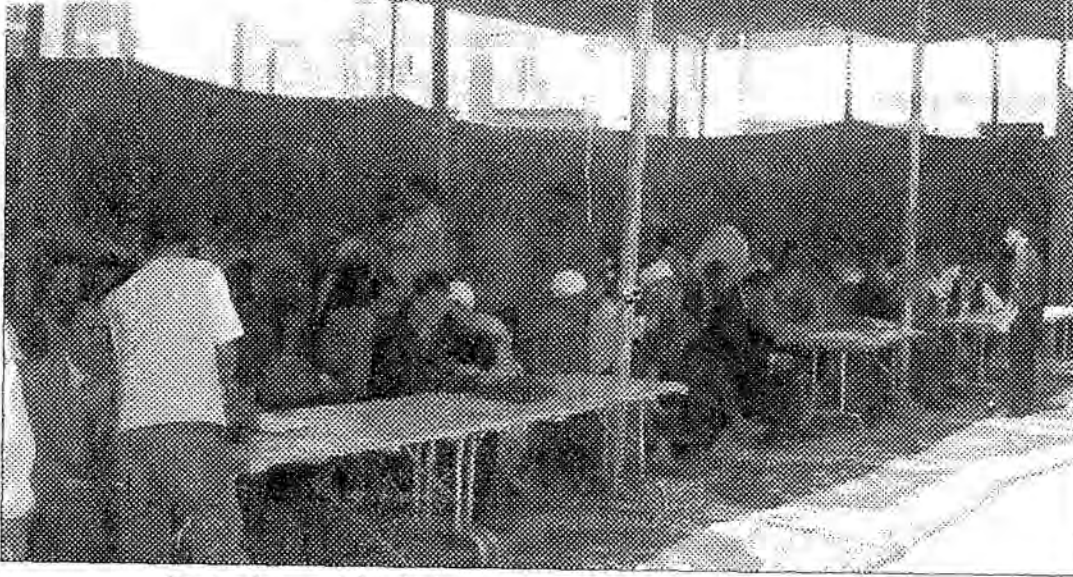
مراكز الصيانة الخاصة أصدرت للعبارة تراخيص «مضروبة»

العاملة فى البحر الأحمر بهيئة السلامة البحرية برئاسة أحمد الحسيني قامت بالتفتيش على السفينة المنكوبة ثلاث مرات فى النصف الثانى من عام ٢٠٠٥ وأصدرت ثلاثة تقارير تحذر من خطورة وضعها دون تنفيذ توصياتها، وتم التفتيش الأول فى ٣٠ يوليو ٢٠٠٥ حيث تبين عدم صلاحية كل طفايات الحريق وعدم صلاحية ٦٥ قارب نجاة من التى كانت على متن العبارة وتبين أن مركزى الصيانة المتخصصين فى اصدار شهادات الصلاحية للسفينة يمنحانها تراخيص بمواصلة العمل رغم إفتقادها لمواصفات الأمان ورغم توصية اللجنة بعدم اعتماد شهادات مركزى الصيانة مازال التعامل معهما مسموحا به حتى اليوم، وأسفر التفتيش الثانى فى ١٣ سبتمبر ٢٠٠٥ عن ملاحظات مماثلة، حيث تبين عدم تنفيذ أى من توصيات التفتيش الأول وطالب بضرورة اتخاذ إجراءات الأمان قبل انطلاق موسم الحج لخطورة الوضع على أرواح الركاب، وتم التفتيش الثالث فى ٢٣ ديسمبر ٢٠٠٥ على

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٦ يونيو ٢٠٠٦

في أولى جلسات محاكمة المتهمين في قضية غرق العبارة السلام مهامو أسر الضحايا يطالبون بسرعة القبض على المتهم ممدوح إسماعيل غياب جميع المتهمين عن الحضور وتأجيل نظر القضية إلى جلسة ٣ يوليو المقبل



أهالي الضحايا تجمعوا في سرادق خارج المحكمة



قاعة المحكمة امتلأت بالمحامين للمطالبة بحقوق الضحايا

سفاجا - من عرفات على:

وسط جو سيطر عليه الحزن شهدت محكمة جناح سفاجا أولى جلسات محاكمة المتهمين في قضية غرق العبارة السلام ٩٨ التي اهتزت لها المشاعر الانسانية وراح ضحيتها ١٠٣٢ شخصا.

وقد تكدست قاعة المحاكمة التي تتمثل في مجرد شقة في عقار بأعداد خفيفة من أسر الضحايا الذين جاءوا من كل محافظات مصر برفقة محاميهم أملا في القصاص من المتهمين الذين لم يحضروا جلسات المحاكمة مما دفع المسؤولين لاقامة سرداق أمام المبنى الذي تقع فيه المحاكمة لاستيعاب الجموع الخفيرة التي قدمت إلى سفاجا.

وبعد جلسة استمرت نحو ست ساعات تم خلالها قراءة قرار إحالة المتهمين إلى المحاكمة وتم خلالها إثبات طلبات الدفاع عن المتهمين وطلبات محامي الضحايا والناجين قررت المحكمة في نهاية الجلسة تأجيل نظر القضية إلى جلسة ٣ يوليو المقبل لإعلان المتهمين إعلانا صحيحا وحضور الشهود الذي طالب الدفاع عن المتهمين سماع شهادتهم.

عقدت الجلسة برئاسة المستشار مجدى إسماعيل وعضوية كل من المستشار محمد جمال عبدالصبور المحامى العام لنيابات البحر الأحمر، ومحمد ياسين رئيس نيابة الغردقة الكلية وأشرف جابر مدير نيابة سفاجا وصلاح الشاهد وكيل أول النيابة وأمينى السر السياح

أبوالفضل ووائل السيد.

بدأت الجلسة بتلاوة قرار الاتهام في القضية والموجه إلى عشرة متهمين ستة منهم على قيد الحياة وهم ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحرى ونجله عمرو نائب رئيس مجلس الإدارة الهاربان إلى بريطانيا

ومحمد عماد الدين أبوطالب نائب رئيس مجلس إدارة الشركة أيضا وممدوح عبدالقادر عرابى مدير الأسطول البحرى بالشركة وتبيل السيد شلبى مدير فرع الشركة بمدينة سفاجا وصلاح جمعة قبطان العبارة سانت كاترين الذى امتنع عن المشاركة فى انقاذ الضحايا

فضلاً عن ٤ متوفيين انقضت الدعوى بالنسبة لهم لوفاتهم وهم سيد عمر قبطان العبارة المنكوبة ومسعود على السيد كبير الضباط البحريين ومحمد عبدالمحسن كبير المهندسين وحمدي شملول مهندس أول العبارة بعدها قامت المحكمة بإثبات حضور المحامين وأثبتت الطلبات الخاصة بالدفع ثم بدأت بإثبات المحامين الحاضرين عن أسير الضحايا والناجين والذين طالبوا بسرعة القبض على ممدوح إسماعيل، كما طالبوا بضرورة نقل جلسات المحاكمة إلى محكمة الغردقة لضيق القاعة التي تعقد المحكمة جلساتها بها لكونها مجرد شقة في حين طالب محامي ممدوح إسماعيل بالحكم ببراءته لعدم مسؤوليته عن العيوب الفنية مشيراً إلى أن التقرير الفني للعبارة الغارقة يؤكد سلامتها فيما عدا «١٣» رمانة بالعبارة وجدت غير سليمة وغير صالحة لحمل الناجين من العبارة مما يبعد أصابع الاتهام عنه، كما طالب الدفاع عن نائب رئيس مجلس إدارة شركة السلام ببراءته بدعوى أن ممدوح إسماعيل قد قام بالتلاعب في سجلات الشركة وألصق صفة نائب رئيس مجلس الإدارة له على غير الحقيقة لابعاد التهمة عن نجله عمرو مؤكداً أن حقيقة صفة موكله في الشركة هي مستشار وباعتبارها شركة مساهمة لا بد من اجتماع الجمعية العمومية لها للموافقة على منصب نائب رئيس مجلس الإدارة.

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٢ يونيو ٢٠٠٦

مجلس الشعب يدين الحكومة المسؤولية السياسية عن كارثة العبارة لجنة تقصي الحقائق تؤكد عدم إمكانية التصالح بين ممدوح إسماعيل وأهالي الضحايا الأحد.. إحالة التقرير الفني عن الصندوق الأسود لمجلس الشعب والشورى والنائب العام

كتب - محمود غلاب:

طالبت لجنة تقصي الحقائق البرلمانية مجلس الشعب بتحمل مسؤوليته الدستورية في اتخاذ ما يراه من إجراءات مناسبة في ملف كارثة غرق العبارة السلام ٩٨. وكشفت اللجنة في تقريرها النهائي حول الكارثة والذي أعدته في اجتماعها الختامي أمس برئاسة حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات عن انعقاد المسؤولية السياسية للحكومة عن الكارثة، واتهمتها اللجنة بالاهمال والتقصير في عملية البحث والإنقاذ والعجز والتخبط والعشوائية وعدم الكفاءة في معالجة الأزمة.

ودعت اللجنة الدكتور أحمد فتحي سرور رئيس مجلس الشعب إلى مطالبة المستشار جابر ربحان المدعي العام الاشتراكي باتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق ضحايا العبارة. وكشفت لجنة تقصي الحقائق، أن التعديلات الجديدة التي أدخلت على قانون الإجراءات الجنائية فيما يتعلق بالتصالح بين المتهم والمجني عليه في بعض القضايا لا تنطبق على كارثة العبارة بعد التعديل الجديد الذي أضافه مجلس الشعب على المادة ٢٣٨ من القانون والتي لا تجيز التصالح إذا زاد عدد القتلى على ثلاثة أشخاص.

وتلقت اللجنة تأكيدات من المهندس محمد منصور وزير النقل بانتهاء اللجنة الفنية المكلفة بفحص الصندوق الأسود للعبارة من إعداد تقريرها النهائي، وسوف يحيله إلى رئيسي مجلسي الشعب والشورى والنائب العام يوم الأحد القادم. وأكد حمدي الطحان أن التقرير الفني سوف يتناول الأسباب الفنية لغرق العبارة.

وكشف الطحان أن التقرير النهائي للبرلمان لن يتناول الجانب الفني من الكارثة ولكنه سيتناول أوجه الاتفاق بين ما توصلت إليه اللجنة البرلمانية وتحقيقات النائب العام والمدعي العام الاشتراكي خاصة فيما يتعلق بالاهمال والتقصير الشديدين لمالك العبارة وقائد العبارة سانت كاترين صلاح جمعة، ووقائع القتل الخطأ الناشئة عن الاهمال. وأضاف الطحان أن النائب العام انتهى من إحالة تهم التربح في هذه القضية إلى نيابة الأموال العامة، كما أحال تهم التقصير إلى النيابة العسكرية وتم اخطار الجهات الادارية باتخاذ الإجراءات التأديبية حيال الموظفين الذين ثبت تورطهم في الاهمال.

واثبت تقرير تقصي الحقائق أن الترخيص الذي حصل عليه ممدوح إسماعيل من هيئة موانئ البحر الأحمر بالانتفاع بمساحة ٢٤٨١ متراً مربعاً داخل ميناء السويس مازال سارياً، واستخدمت الشركة هذه الأراضي في غير الغرض الذي خصصت من أجله.

وزير النقل أعلن التقرير النهائى فى مؤتمر صحفى

تأخر اكتشاف الحريق وتجمع مياه الإطفاء بالجانب الأيمن وضعف تصريفها أهم أسباب غرق العبارة «السلام»

كتب - محمود داود:

أظهر التقرير النهائى الذى أعدته اللجنة الفنية الدولية المشكلة من وزارة النقل لتحديد أسباب وملايسات غرق العبارة «السلام ٩٨» مجموعة من الأسباب المركبة، أدى تعاقبها لفقدان العبارة لاتزانها، وميلها على جانبها الأيمن، ثم غرقها، وهى عدم وجود مناوب الجراج فى موقعه وقت الحريق، وضعف مواسير تصريف المياه، وتجمع مياه الاطفاء بكثافة على الجانب الأيمن للعبارة.

الوزير المهندس محمد منصور أعلن التقرير فى مؤتمر صحفى عقده أمس بمقر الوزارة، وقال إن التقرير استغرق ٤ أشهر كاملة، وجه الخل والتقصير فى أداء مختلف أطراف الحادث، ووضع تصورا عمليا لأسس وعناصر النقل الآمن للركاب والبضائع من وإلى الموانئ المصرية، خاصة على الخطوط ذات الكثافة العالية.

وأوضح الدكتور محمد عبدالفتاح شامة - رئيس اللجنة أن اللجنة انتهت من إعداد تقريرها الفنى فى ٩١ صفحة، وقال إن عوامل غرق العبارة،

شملت عدم وجود مناوب الجراج فى موقعه، مما أدى للتأخر فى اكتشاف الحريق الذى بدأ فى التريلات الموجودة بجراج العبارة، ثم انتشر بعد ذلك بدرجة كبيرة تطلبت استخدام كميات كبيرة من المياه لمكافحة، وأضاف انه من بين العوامل ضعف كفاءة فتحات ومواسير



محمد منصور

تصريف المياه بالجراج، فضلا عن تفكك أربطة البضائع والأمتعة الموجودة على ظهر التريلات بسبب عمليات الاطفاء مما أدى لتدفق تلك البضائع والأقنعة ومخلفات الحريق نحو فتحات التصريف مع تجمع المياه المستخدمة فى الاطفاء على الجانب الأيمن للعبارة حتى وصلت درجة الميل إلى الدرجة الحرجة التى يصل عندها مستوى سطح المياه بالجراج إلى نفس مستوى سطح المياه خارج العبارة، وبالتالي تتوقف عملية تصريف المياه من الجراج.

ومن ناحيته استعرض وزير النقل الاجراءات التى اتخذتها الوزارة لتفادى تكرار مأساة غرق العبارة «السلام ٩٨»، حيث أوفدت المنظمة البحرية الدولية خبراء متخصصين بناء على طلب الوزارة، للمتابعة عن قرب مع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية الاجراءات المستندية والميدانية التى تتخذ فى الموانئ المصرية للرقابة والتفتيش على وحدات النقل البحرى، وتم انشاء مركز لمتابعة جميع مكاتب رقابة دولة الميناء بالتنسيق مع هيئات الموانئ لتبادل البيانات والبلاغاتا للتفتيش على السفن الأجنبية، وتشكيل لجان متخصصة للمرور المفاجئ، من مفتشين بحريين ومهندسين ذوى كفاءة عالية بجميع الموانئ الوطنية، وذلك للرقابة والمتابعة الدقيقة والتفتيش على السفن الأجنبية لضمان صلاحيتها للملاحة الآمنة. بجانب رفع كفاءة العاملين بهيئة السلامة البحرية، حيث تم تعيين عدد (٢٢) مهندسا وخبيرا بحريا فى الأشهر الماضية فى رقابة دولة الميناء، وتعيين (٥٠) مهندسا وخبيرا بحريا جددا للتفتيش البحرى، وإعداد برنامج لتدريب وتأهيل هؤلاء المهندسين طبقا للأسس العالمية للتفتيش.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١١ يوليو ٢٠٠٦

حادث غرق العبارة السلام ٩٨ والقانون واجب التطبيق

دولى وفقاً لحكم المادة رقم ١ بند ٩ منها، ذلك أن عملية النقل الخاصة بالعبارة كانت من مكان تابع لدولة وإلى مكان تابع لدولة أخرى، حيث كانت رحلة العبارة من ميناء ضبا السعودى إلى ميناء سفاجا المصري.

٣ - أن حالات تطبيق الاتفاقية تنطبق على حادث العبارة بحسب أحكام المادة ٢ من الاتفاقية التى نصت على أن: «تطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولى حينما تكون السفينة رافعة لعلم دولة طرف فى هذه الاتفاقية، والعبارة كانت ترفع علم دولة بنما وهى طرف فى الاتفاقية.. وفى حالات أخرى معروفة».

والملاحظ أن جميع حالات تطبيق الاتفاقية على الحادث متوافرة، بالرغم من أنه يكفى توافر حالة واحدة منها لهذا التطبيق حسب نص المادة ٢.

٤ - توافر مسئولية كل من الناقل والناقل الفعلى عن الحادث وفقاً لحكم المادة ٣ فقرة ١ من الاتفاقية، حيث ثبت من كل التقارير والتحقيقات أن غرق العبارة كان بسبب افتقارها كل معاملات الأمان والسلامة، بسبب الإهمال والاستهتار والتراخى فى جانب كل من الناقل والناقل

منذ أن وقعت هذه الكارثة المروعة التى أدمت قلوب المصريين وغيرهم حزنناً على الضحايا وذويهم، دار - ولا يزال - جدل شديد يصل أحياناً إلى حد الصخب حول تحديد المسئولية عن الحادث وحول حقيقة مبالغ التعويض المستحقة للضحايا والقانون الواجب التطبيق عليها.. أما عن تحديد المسئولية فقد حسمته التقارير الصادرة عن مجلس الشعب ومجلس الشورى وجهاز المدعى العام الاشتراكي، وتحقيقات النيابة العامة، وأما عن القانون واجب التطبيق على الحادث فإننا نرى أن اتفاقية أثينا ١٩٧٤ بشأن نقل الركاب وأمتعتهم بحراً والبروتوكول الملحق بها ١٩٩٠، هى وحدها دون غيرها من القوانين والاتفاقيات الدولية الأخرى واجبة التطبيق للأسباب الآتية:

١ - إن مصر منضمة إلى هذه الاتفاقية بقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٤ لسنة ١٩٩١ الذى وافق عليه مجلس الشعب بجلسته المعقودة بتاريخ ١٩٩١/٩/٢٣ «الجريدة الرسمية - العدد الأول - ٩٢/١/٢»، ومن ثم تصبح الاتفاقية نافذة المفعول ويعمل بها كقانون محلى منذ تاريخ هذه الموافقة.

٢ - أن شروط تطبيق الاتفاقية متوافرة ذلك أننا بصدد عملية نقل

بسته أشهر، كما نص على ذلك القانون نفسه، والقاعدة أن اللاحق ينسخ السابق فيما قد يتعارض معه، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن القاعدة أن اللاحق يلغي ضمناً أية أحكام تتعارض معه في أى قانون سابق، لذا تطبق أحكام الاتفاقية فيما تختص بمبالغ التعويض التي تختلف عن هذه المبالغ المنصوص عليها في القانون، حيث تقرر الاتفاقية مبالغ أضعاف المقررة بالقانون.

٢ - أنه لا مجال على الإطلاق للتمسك بتطبيق أحكام اتفاقية لندن سنة ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية في النزاعات البحرية، وحصصها في حدود معينة، وبشروط معينة، ذلك لأن المادة الرابعة في هذه الاتفاقية قررت أنه لا يجوز للشخص المسئول أن يستفيد من أحكامها إذا ثبت أن الحادث نتج عن إهماله أو تقصيره أو استهتاره مع علمه باحتمال أن تنتج عنه نتائج إعمالاً لقاعدة أنه لا يستفيد الشخص من خطئه.

والثابت أن حادث العبارة نتج عن خطأ وإهمال واستهتار الناقل مما يحول بينه وبين التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية.. والله من وراء القصد وهو يهدي إلى سواء السبيل.



إبراهيم النمكي

الفعلي، مما يحملها معاً المسؤولية كاملة عن الحادث.. ومن ثم توافر أحقية الضحايا في التعويض الذي تقرر هذه الاتفاقية دون غيرها وهو تعويض يقدر بمئات الألوف من الدولارات، أى أضعاف ما تقرر صرفه للضحايا سواء بمعرفة الشركة المسئولة أو بمعرفة جهاز المدعى العام الاشتراكي.

وجدير بالذكر: ١ - أن قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ٩٠ لا يطبق على الحوادث وإنما تطبق الاتفاقية لأن الأخيرة تم العمل بها كقانون محلي منذ ٩١/٩/٢٣ تاريخ تصديق مجلس الشعب على قرار انضمام مصر إليها، ومن ثم فإنها تعتبر قانوناً لاحقاً على قانون التجارة البحري الذي تم العمل به منذ ٩٠/١١/٤ بعد تاريخ نشره بالجريدة الرسمية في ٩٠/٥/٣

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٨ يوليو ٢٠٠٦

البحارة الناجون يروون بعد عودتهم:

ساعات الرعب فوق السفينة «مون لايت»!



قذيفة صاروخية دمرت المركب واصابت أحد البحارة بجروح خطيرة
مركب مصري وآخر سوري أنقذ حياة البحارة العائدين بسلام لأرض الوطن

مركب «المروة» المصرية، ومركب آخر سوري الاستغاثة، وتم انتشالهم جميعا بينما اصيب زميلهم أحمد يوسف عوض ويعمل «ميكانيكي بحار» (٢٨ سنة) بشظايا في ساقه وذراعه، وقام زملاؤه بنقله، حيث يتلقى العلاج حاليا في مستشفى «الباسل» بسوريا.

قامت السلطات السورية والسفارة المصرية بسوريا باتخاذ الاجراءات اللازمة لتسهيل عودة البحارة لمصر، وقامت سلطات المطار بتوجيهات من اللواء عادل الهلالي مساعد وزير الداخلية لشرطة المطار بتقديم التسهيلات للبحارة العائدين بسرعة إنهاء إجراءات وصولهم، وقام بتكليف اللواء صلاح منصور مدير شرطة السياحة بالمطار بالاشراف على اجراءات وصول البحارة التي لم تستغرق سوى دقائق حيث استقبلهم بعدها أسرهم وذووهم

وسط أجواء من الفرحة الغامرة عاد الى مصر في ساعة مبكرة من صباح أمس ١١ بحارا مصريا كانوا على متن السفينة «مون لايت» التي تعرضت للقصف الصاروخي قبالة السواحل اللبنانية مساء يوم الجمعة الماضي، حيث تدخلت العناية الإلهية لانقاذهم بعد أن اشتعلت النيران في المركب الذي كان محملا بـ ٤٤٠٠ طن من الأسمنت في طريقه من ميناء دمياط الى ميناء طرطوس السوري.

شاهد البحارة الموت بأعينهم أكثر من مرة، وكادت الصدمة تودي بحياتهم لولا قيام قبطان المركب بتوجيه عدة استغااثات حتى تلقى

تحقيق :

أحمد مسعود

بالاعناق والتهليل والتكبير، وفاضت دموعهم من الفرح بعودة البحارة سالمين إلى وطنهم على متن رحلة مصر للطيران الاضافية رقم ٢٧٢٢ القادمة من دمشق.

روى البحارة العائدون أهوال مالاقيه بعد إصابة المركب بقذيفة صاروخية حيث قال عبدالحميد القصاص قبطان المركب (٦٣ عاماً): أشكر الله على العودة مرة ثانية الى مصر بعد الكابوس الذي عشناه على المركب المنكوب.

وأضاف أن المركب كان يسير في طريقه الى ميناء طرطوس السوري وعليه حمولته من الأسمنت البالغة ٤٤٠٠ طن، أبحرنا من ميناء دمياط، ويرغم أنني كنت أسير في طريقى طبقاً للتعليمات الدولية، وأبعد عن السواحل اللبنانية بنحو ٢٥ ميلاً إلا اننا فوجئنا يوم الجمعة الماضي وبالتحديد في الساعة التاسعة مساءً بصاروخ أصاب الجانب الأيمن من المركب دون سابق إنذار ولم نستطع تحديد أى اتجاه كان قادماً منه: أمن قوات «حزب الله»، أم من البارجات «الإسرائيلية»؟ ولحظتها قام أفراد الطاقم بالبحث عن بعضهم والتجمع في مكان واحد على سطح المركب لمعرفة حجم الأضرار، حتى نتخذ الخطوات التالية، وفور اشتعال النار في المركب حاول الطاقم السيطرة على الحريق بينما كانت اشارات الاستغاثة تنطلق من المركب الى كل الموانئ والمراكب المارة بالمنطقة، وكانت هناك مفاجأة باصابة أحمد يوسف عوض بشظايا في جميع أنحاء جسده وعدم قدرته على الحركة، وقد استطاع البحارة

انتشاله من قمرة الى سطح المركب في الوقت الذي تلقت فيه استجابة من مركب «المروة» المصري ومركب «الخلدون» السوري، وماهى إلا ساعات قليلة، وكنا في ميناء طرطوس، وهناك فوجئنا باستقبال كبير من محافظ المدينة والسفير المصري، كما قامت السلطات بإنهاء اجراءات وصولنا بسرعة، حيث أمضينا ليلة بأحد المستشفيات، وتم عمل الاسعافات الأولية بسرعة وتحديد اصابات أحمد يوسف واجراء العمليات الجراحية التي يحتاجها لانقاذه.

أما جمال محمد حلمي عبدالرازق (٤٧ سنة) ضابط أول المركب المنكوب، فيقول: كنا في رحلة بحرية

عادية، لكننا تعرضنا في الساعة التاسعة مساءً لانفجار شديد تسبب في تحطيم غرفة القيادة وتعطل أجهزة الملاحة، مما أحدث عطبا شديداً بالعنابر وبجانب السفينة وتسببت الشظايا في احداث كسور شديدة بزجاج المركب، وأماكن الاعاشة، كما أصابت الميكانيكي أحمد عوض باصابات شديدة ثم أرسلنا استغاثة بكل الوسائل المتاحة لنا، وكانت هناك مراكب قريبة منا على بعد ١٨ ميلاً بحرياً، حيث استجاب لنا مركب سوري وآخر مصري، وتم التنسيق بينهما على أن يتم الانقاذ عن طريق المركب المصري ويقوده القبطان حسن عياد الذي قام بعملية الانقاذ بعد أن

احترق مركبنا من جراء القصف الصاروخي واشتعلت فيها الذبازر وكنا قد ألقينا رماح الانقاذ «يستوعب ١٣ فرداً» وتبين أن به ثقباً يحول دون استخدامه، فألقى المركب المصري «رماس» خاصاً به

التي تمتلك المركب المنكوب والذي كان في استقبال العائدين بمطار القاهرة: إن المركب تم شحنه وتسيير رحلته وفقا للقانون الدولي، وكان كل شيء يسير بانتظام نظرا لأنه مركب تجارى حتى اصابته قذيفة صاروخية غير معلوم مصدرها، لذلك فإننا نطالب بحققنا في المركب المنكوب الذى تبلغ قيمته ٢,٥ مليون دولار، كما أن العاملين على ظهر المركب وشحنة الأسمنت عليها تأمين.

ويشير الى أن آخر اتصال أجرى مع القبطان كان قبل الحادث بوقت قصير، موضحا انه سيتم سفر عائلة المصاب أحمد عوض على رحلة مصر للطيران الى دمشق ليكونوا بالقرب منه والاطمئنان عليه، وأن المركب يحمل العلم الكمبودى، ويتراوح عمره بين ٢٠ و٢٥ عاما.

لنا، وتم انزالنا واستغرقت هذه العملية نحو ساعتين وعلى مدى ٤,٥ ساعة وصلنا الى ميناء طرطوس السوري، وكانت السلطات هناك فى انتظارنا بسيارات الاسعاف.

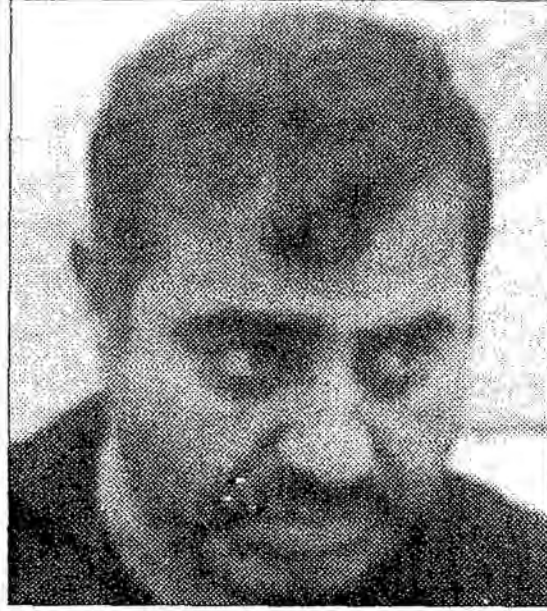
ويضيف محمد أحمد السيد «١٧ سنة» مساعد طباط، وحاصل على دبلوم بحرى، وهو أصغر العاملين على ظهر المركب، كانت هذه الرحلة هي الأولى له، إنه كان فى حالة ذهول كبير واعتبرته الصدمة الشديدة لشعوره بأن الموت قريب منه فى الوقت الذى كان يحلم فيه بالعودة الى مصر، وكانت تلك الساعات العصيبة التى مرت عليه كأنها شريط فيديو يمر أمام عينيه مليئا بالخوف الشديد.

وقال إننا لم نكن نتوقع هذه الضربات لأننا «مركب تجارى» وقد حدثت فى الليل.

وقال عبده الريدى مدير الشركة

كبير مهندسي السفينة المصرية العناية الإلهية أنقذتنا!

عاش طاقم بحارة السفينة التجارية مون لايت أكثر من ٤ ساعات يصارعون فيها الموت وذلك عقب إصابة مركبهم بقاذفة صاروخية من تبادل إطلاق النيران بين إسرائيل وقوات حزب الله في لبنان وغرقها بحمولتها بعد اشتعال النيران فيها. ويروى سعيد مصطفى عبدالله عيسى كبير مهندسي السفينة التجارية المصرية من الشرقية يقيم بقرية العصلوجي بمركز الزقازيق بمحافظة الشرقية قد تفاصيل الساعات الرهيبة التي عاشها طاقم البحارة منذ تعرض مركبهم للقذف الصاروخي حتى عودتهم لأرض الوطن سالمين.. قائلا بدأت رحلة السفينة



سعيد مصطفى عيسى

تحقيق:

عبدالمجيد الشوادفي

المنكوبة من ميناء دمياط يوم الخميس الماضي الساعة الخامسة مساء تحمل ٤٤٠٠ طن أسمنت لنقلها إلى ميناء طرطوس بسوريا وبعد مرور ٢٨ ساعة على رحلة السفينة وعبرونا المياه الدولية فوجئنا بصوت انفجار مدو في السفينة فسارعت لاكتشاف الأمر فوجدت دخانا كثيفا ينبعث من أحد العنابر المخصصة لإقامة أفراد الطاقم في ورديات الراحة وتم إخطار القبطان عبدالحميد القصاص الذي أنقذته العناية الإلهية من الإصابة نتيجة تهشم زجاج غرفة القيادة بالكامل لوقوفه خارجها فأمر بإيقاف محركات السفينة وتشغيل طلمبات المياه للسيطرة على النيران المشتعلة في العنبر الذي يرقد فيه أحمد يوسف عوض أحمد أحد طاقم السفينة وينقله خارجه اتضح إصابته ببتير في قدمه وعقب ذلك أصدر القبطان أوامره بإعادة تشغيل السفينة للإبحار بها إلى أقرب ميناء وبعد

نصف ساعة من مواصلة السير فوجدنا بنشوب الحريق مرة أخرى وامتداده إلى باقى أجزاء السفينة.. فقرر القبطان التوقف نهائيا وإخلاء السفينة من طاقمها وإرسال إشارات الإستغاثة لإدارة الشركة والسفن العابرة والموانى من خلال أجهزة الاتصال الحديثة الكائنة بالسفينة وأثناء ذلك تبين لنا أن الرماصات وقوارب النجاة المثبتة على الجانب الأيمن قد لحقت بها النيران وحاولنا نزع الرماص بالجانب الأيسر، إلا أننا فوجدنا بحدوث تمزق به وامتلائه بالمياه وعدم قدرته على حمل طاقم السفينة الذى كان تم إنزاله. وسارعنا بإعادة الطاقم لسطح السفينة بعد معاناة طويلة وتعرضت مع القبطان للغرق أكثر من مرة نتيجة تلاطم الأمواج العاتية بمياه البحر والظلام الدامس الذى كان يحيط بالسفينة.. وقد استغرقت تلك المحاولة الفاشلة أكثر من ساعة ونصف الساعة وفوضنا أمرنا لله وقرأ كل منا الشهادة على روحه لإحاطتنا بالنيران من كل جانب.. وفجأة ظهرت السفينة التجارية المصرية «المروة» بقيادة القبطان حسن عياد لتتولى عملية إنقاذنا خلال ٤ ساعات ونصف وأجريت الإسعافات العاجلة طبقا للإمكانيات المتاحة للمهندس المصاب للتخفيف من آلامه الحادة.. وسارت بنا السفينة المصرية ووصلنا إلى ميناء طرطوس يوم السبت الساعة الثامنة صباحا بعد ١١ ساعة من المعاناة الشديدة.. وقد كان فى استقبالنا عدد من القيادات السورية والتي سارعت بنقلنا إلى مستشفى الباسل فى طرطوس حيث تم إجراء عملية جراحية لزميلنا المصاب استغرقت أكثر من ١٠ ساعات. وتقديم الرعاية الطبية لنا.. وبعد مرور ٢٤ ساعة من وجودنا بالمستشفى السوري حضر لنا أشرف الديب القنصل المصرى فى سوريا بناء على طلبنا حيث قدم لكل فرد منها حقيبة ملابس متكاملة لفقدنا متعلقاتنا فى السفينة واصطحبنا بتوبييس مكيف لمقر السفارة المصرية بدمشق حيث كان فى إستقبالنا السفير المصرى حازم جودت الذى نقل إلينا اهتمام الرئيس حسنى مبارك بنا عقب علمه بالحادث وأنه أصدر تعليماته إلى المسئولين بإيفاد طائرة خاصة لإعادتنا إلى أرض الوطن.. ويرقد زميلنا المصاب فى المستشفى السوري لعدم استقرار حالته الصحية.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٦ يوليو ٢٠٠٦

«الأهرام» يحصل على نص التفريغ الكامل للصندوق الأسود للعبارة السلام

القبطان يرفض طلب الاستغاثة من العبارات المجاورة

حصل «الأهرام» على النص الكامل لتفريغ الصندوق الأسود للعبارة السلام - ٩٨ - وقد كشفت الحوارات التي دارت بين طاقم العبارة المنكوبة وأفراد الطاقم عن مدى الاستهانة بأرواح الركاب وعدم تقدير حجم الأخطار التي أحاطت بالعبارة قبل غرقها وسوء إدارة الأزمة منذ البداية حيث رفض القبطان على مدى أربع ساعات ونصف الساعة إرسال إشارة استغاثة أو طلبها من العبارات المارة بالمنطقة وعدم إعداد قوارب النجاء وإخلاء العبارة مؤكدا أن كل شيء تحت السيطرة حتى غرقت السفينة وصوت القبطان يقول: انتظروا كل شيء جيد.. وإلى نص الحوارات دون تدخل منا:

طلب أى مساعدة.

صوت سفينة أخرى على جهاز VHF.

القبطان: يطفى أنوار غرفة القيادة بسبب السفن حولنا، أريد شخصا يكون مسئولا عن غرفة القيادة. مع حلول الساعة ١٩.١٨.٠٧ انتشرت النار فى كابينه ٤٠٠ على الرغم من اعتقاد الطاقم بأن الخراطيم تعمل.

فى أقل من نصف ساعة تأثرت باقى الكبائن بالنيران وبدأت حالة من الفزع تنتاب الركاب وراح الدخان يتصاعد بكثافة فى الجانب الأيسر من السفينة، وحاول فرد من طاقم السفينة تهئنه الركاب بإخبارهم انه يوجد سفينة بالجوار.

صوت سفينة أخرى يظهر على جهاز VHF.

ضابط من الطاقم يوجه الركاب وينصحهم بالتراجع: «رجاء الرجوع، لقد انتهى الحريق، تراجعوا».

بدأ القبطان مبكرا باستيعاب خطورة زيادة المياه داخل جراج السفينة مما يزيد من خطورة تأثير سطح البحر المسئول عن غرق عبارات مماثلة، وبدأ الاهتمام بخصوص القدرة على نزح المياه من الأسطح السفلى بجانب عدم القدرة على تحديد مكان الحريق.

القبطان: ولكن أخبره انه يجب شطف المياه من الجراج، أولا، اهتموا بالمياه داخل الجراج فلا نريد أن يرتفع

قام أحد الأشخاص بالطرق على باب غرفة القيادة لإعلامهم بوجود حريق بالجراج

الطاقم: نعم لقد أخبرنا القبطان اننى قد طلبت البحرى ولكن لم يجب

الطاقم: هل هذا دخان فى المحرك؟

الطاقم: لا أعلم

القبطان: أرسل الى القبطان مسعود سريعا، ما هذا الدخان؟

الطاقم: يوجد دخان أسود من المحتمل ان يكون قادم من غرفة المحركات.

القبطان: غرفة المحركات! أين كبير المهندسين؟ اتصل بغرفة المحركات سريعا.

كان أول رد فعل القبطان والطاقم هو تحديد مكان الحريق فى الطابقين السادس والسابع من ظهر السفينة ومعالجته بخراطيم المياه والرشاشات.

الطاقم: الحريق يوجد فى الجراج يا قبطان

القبطان: هل يمكن لأحد ان يلقي نظرة سريعة، اذهب سريعا بخراطيم المياه الى الجراج.

الطاقم: وأيضا الرشاشات؟

القبطان: وأيضا الرشاشات. ايقظوا كبير المهندسين والمهندس الأول، احتاج الى الرشاشات سريعا.

عند سماع صوت سفينة أخرى فى الجوار كشف قبطان السفينة عن مقاومته للاعتراف بوجود مشكلة أو

الطاقم: كابتن سعيد، ما هو الموقف الآن؟

القبطان: لا يوجد غير الدخان الطاقم: حسنا، جيد

القبطان الى المهندس الأول: هل يوجد حريق أم انه دخان فقط؟
المهندس الأول: دخان فقط
القبطان جيد... جيد هناك دخان كثيف يخرج من المدخنة.

القبطان: اريدك ان تتصل بالقبطان ممدوح عرابي على تليفونه المحمول لتخبره انه يوجد حريق بالسفينة وقد انتشر في الجراج ومازلنا نقاومه حتى الآن وان القبطان مشغول بالحريق، وسوف نحيطه علما بآخر الاخبار.

بعد ساعتين من اندلاع النيران أتت على الكهرباء وقطعت الاتصالات

الطاقم: عندما توقفت المضخات توقف رقم ٢٤ ايضا والتليفونات تعمل على هذا الرقم. زاد الميل الى ٧ درجات وتم طلب وقف الرشاشات وابلاغ قبطان الميناء في مصر.

الطاقم: هل نعلم ميناء ضبا ياكابتن؟
القبطان: لا نحن بعيدون

بدأت النيران في الانتشار الى الكبائن الأخرى، وقد اتخذ القرار بتقليل استخدام الرشاشات على سطح جراج السيارات لتقليل زيادة ميل السفينة.

من الساعة ٢١:٣٣.٢١ الى ٢٠:٥٣.٢

القبطان: كم وصل درجة ميل السفينة الآن؟

الطاقم: ٦ درجات ياكابتن؟

من الساعة ٢٠:٥٤:١٦ الى ٢١:١٤:٧
سؤال للقبطان حول الاتصال بالسفن المجاورة لطلب المساعدة ولكنه يرفض واختار ان يبلغ الشركة المالكة للسفينة، حيث كان من وجهة نظره ان الحريق تحت السيطرة

القبطان لأحد الاشخاص في غرفة القيادة:

نعم اعلم ولكنني لا أريد ارباك السفن المجاورة، ولا أريد لفت الانتباه.

منسوب المياه الى مستوى عال، وأرسلوا الى عامل السبابة لاصلاح البالوعات.

الطاقم: منسوب المياه أخذ في الارتفاع.

الطاقم: لقد اخبرت بالفعل المهندس الأول ولقد ارسل احدهم الى الجراج.

الطاقم: ليذهب احد وهو يرتدى القناع ليتفقد الجانب الايسر ربما يكون مصدر الدخان مكانا اخر.

الطاقم: نعم، ماذا حدث للكابينة رقم ٢٣٣.

المهندس الأول: تحترق الطاقم: المهندس الأول يقول انها تشتعل

من الساعة ١٩:٤٩:٢٦ الى ٢٠:٣٠:٣٩

في هذه المرحلة كان فريق مكون من ١٠ أفراد من طاقم السفينة يقاومون الحريق، ولم يأمر الريان بقية الطاقم بالاستيقاظ للمساعدة في مقاومة الحريق.

من الساعة ٢٠:٢٠:١٧ الى ٢٠:٣١:٥٤

وبدأت المخاوف تتزايد من زيادة المياه في الجراج بعد ان سدت السيارات البالوعة، فلقد بدأ مستوى المياه يرتفع وبدأت السفينة في الميل، وهنا كان رأى أفراد الطاقم ان يرسلوا في طلب المساعدة ولكن ريان السفينة لم يستجب وظل منشغلا بالحريق.

الطاقم: لقد أرسل المهندس الأول عامل السبابة لاصلاح البالوعة

الطاقم: ارجو ان تبلغ يوسف ان يصلح البالوعات في الجانب الأيمن بأى طريقة لان ميل السفينة في ازدياد.

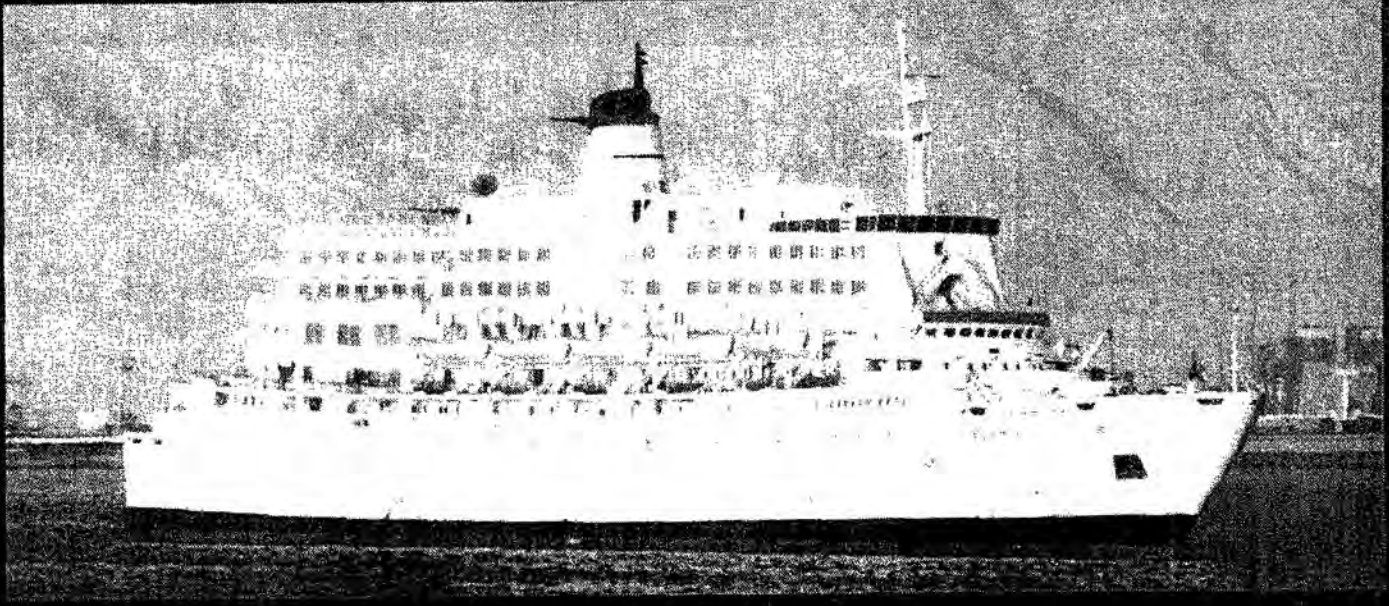
الطاقم: البالوعات مسدودة، بسبب وقوف السيارات فوقها.

الطاقم: ابلغه ان يصلح أى بالوعة يمكن ان يصل اليها.

أحد الضباط بغرفة القيادة: هل نبليغ السفن المجاورة لنا ياقبطان؟

لا يوجد رد من الريان

أحد أفراد الطاقم يبلغ القبطان بأن المركب تغرق ولا يصدر أوامره لإخلاء الركاب



حوارات القبطان والطاقم ليلة الكارثة

القبطان: ارسلوا استغاثة.. والطاقم يرد: السفينة تغرق
آخر كلمات القبطان: كل شيء جيد!

تجاهل القبطان سؤاله ولم يستجب.
كبير المهندسين: هل أشغل الكاتريلر
(تقريباً مولد احتياطي) حتى يمكننا
إرسال SOS؟
الطاقم: لا توجد طاقة للسفينة SOS ولكن
يمكن أن أشغل الكاتريلر
الطاقم: أين المهندس عبد الرحمن؟
صوت سفينة أخرى في الراديو
القبطان: أطفئ هذه الأنوار
الميل يزداد نتيجة للرياح وانسداد
البالوعات
الطاقم: إذا لم تكن البالوعات
مسدودة لم نكن لنواجه مشكلة.
الطاقم: نعم الرياح. ولكن في النهاية
سأستدير
الطاقم: هل تعلم يا كابتن أن ٧ درجات
من الميل بسبب المياه في الداخل و٤
درجات نتيجة للرياح؟
انقطاع في الكهرباء يؤثر على نظام
الملاحة في السفينة
الطاقم: نحتاج إلى استدارة السفينة
نحن نحاول
الطاقم: هل تستدير معك يا بنى؟
الطاقم: لماذا؟

الطاقم: كابتن مسعود هل نوقف
رشاشات الجراج أم أنك مازلت في
حاجة إليها؟
القبطان: نعم حاول التأكد وحاول أن
تعلمنا فوراً لأن مستوى المياه ازداد
كثيراً ووصل إلى مرحلة خطيرة،
لا يوجد أي سبيل لعمل التليفون؟
الطاقم: لا يا كابتن، التليفون والمضخة
والـ GPS معطلين.
الطاقم: مازالت النيران مندلعة في
المقطورة من ناحية اليسار.
مع زيادة ميل السفينة تم اتخاذ
القرار بإعادة اتزان السفينة
الطاقم: ميل السفينة يزداد كثيراً
القبطان: نعم، ولهذا السبب اتصل
بالمهندس الأول ليأخذ المياه من الجانب
الأيمن ويلقيها في الجانب الأيسر
الطاقم: لا يا كابتن سوف ترجع إلى
اليمن مرة أخرى
القبطان: حسناً القوا المياه في البحر
بعد أن أظهر نزع المياه أنه لا يوجد
تقدم في الحالة، وتأثرت الكهرباء
بشدة، طلب كبير المهندسين بالسماح
بإرسال SOS ولكن مرة أخرى

الانحناء عند المقدمة

احد الأفراد يبلغ القبطان: كل الشاحنات انتقلت من الجانب الأيسر الى الأيمن كابتن، المركب يغرق على المسار الجديد،

مع غرق السفينة، بدأ الجميع يدرك خطورة الوضع، لكن لم تصدر أوامر بعد بإخلاء السفينة أو محاولة الاتصال بسفن أخرى فى الجوار، حوالى ثلاث ساعات ونصف مضت منذ أول علم باندلاع الحريق.

من الساعة ٢٢:٣٨، ١٤ الى ٢٢:٥٨، ٣٢

تم اجراء اتصال مع سفينة اخرى حيث وصل الميل الى ١٥ درجة حوار غير واضح فى غرفة القيادة بين القبطان وضابط اللاسلكى والضابط الأول صوت سفينة اخرى على VHF

ضابط اللاسلكى: ماذا تقول أولاً، لا أستطيع أن اسمعك القبطان: أخبره اننا نميل ١٥ درجة، أولاً ما هو الوضع الآن، الميل خطير جداً

من الساعة ٢٢:٥٥ الى ٢٣:٢١، ٤٣

الوضع الآن واضح جداً، امر القبطان بملء تانكات البلاست وإيقاف رشاشات مكافحة الحريق.

القبطان: لا تستعمل أى مياه، سنفقد السفينة بهذه الطريقة، السفينة تميل بدرجة كبيرة.. لا تستعمل الـ Spray الطاقم: ولا حتى الطلمبات، لا مياه نهائياً

القبطان: ماذا يحترق؟ من الساعة ٢٣:٢١، ٥٣ الى ٢٣:٢٣، ١٣

لا يوجد تقدم بالرغم من ملء التانكات وعمل الطلمبات

القبطان: هل ترى الجانب الأيمن - الميل يزداد - اننا نميل ١٥ درجة الآن، انظر هل توجد أى فتحات تدخل المياه منها.

الطاقم: البطاريات لاتعمل

الطاقم: انها غير موصلة.. هذا ما كنت أخشاه

القبطان: الكل الى اليمين، الكل الى اليمين

الطاقم: كبير المهندسين، هل هناك أى طريقة لتشغيل بطاريات عجلة القيادة لانى اريد ان استدير بسبب الرياح

كبير المهندسين: نحن نحاول لكن غير متأكدين

بعد أن بدأت السفينة أخيراً فى الاستدارة وبدأت الطلمبات فى تخفيض مستوى المياه، انخفض الميل من ١٠ الى ٩ درجات، لكن بدأت فى الميل ثانياً لان السفينة أخذت مساراً جديداً، بدأ الطاقم فى ادراك ان المحاولات فشلت فى معالجة الموقف بملء وتفريغ تانكات البلاست فى جوانب مختلفة من السفينة، ما أن بدأت السفينة فى الاستدارة انتقلت السيارات من جانب من الجراج على الاخر، مما ادى الى زيادة عدم اتزان السفينة.

القبطان: الميل ١٣ درجة

القبطان: أدر عجلة القيادة الى اليمين تماماً

ضابط اللاسلكى: هل هى نيران أم دخان فقط؟

الطاقم: المهم هل تعمل الطلمبات أم لا؟

الطاقم: تعمل

الطاقم: هل تستجيب معك الى اليمين تماماً؟

الطاقم: نعم، تستجيب

القبطان: اوقف «سبراى» الجراج الان الى ان تعمل الطلمبات، عندما كنا فى المسار الأول كانت أفضل، هل هناك من وسيلة لتفريغ المياه من تانك ١٨ يمين السفينة مائلة ١٥ درجة الآن، هل يمكن ملء تانك ٢٥ يساراً؟

ضابط اللاسلكى للكابتن: يمكن ان نفتح Pilot Door ونفرغ منه

القبطان: الميل هو الاهم الان، كم يبلغ

الطاقم: لا ياكابتن .. لاتوجد أى فتحات

القبطان: انن لماذا تميل السفينة بالرغم من ملء التانكات، وعمل الطلمبات نحتاج لأى حل مع تانكات البلاست

الطاقم: نحن نملؤها ياكابتن

القبطان: حسنا: اكتشفوا لماذا تزيد المياه فى الجانب الايمن، حاولوا ان تروا تانكات البلاست، نحن نميل ٢٠ درجة الآن، السفينة ستقلب، اذا سمحتم حاولوا أولا ان تجدوا اى حل للمياه، السفينة تميل ٢٠ درجة الآن، كابتن مسعود، السفينة تميل ٢٠ درجة القبطان: حسنا استدر يمينا ببطء الرياح من جهة اليمين يمكن ان تكون فى مواجهتنا، كيف هى الرياح الآن؟ الطاقم: لا أحد يعلم كيف هى الرياح الآن

القبطان: انا أقصد يمين أم يسار الطاقم: كابتن، اخبره ان يدير عجلة القيادة لليمين

القبطان: ادر العجلة لليمين تماما الطاقم: الميل ٢٠ درجة الآن ياكابتن القبطان: حسنا، صبرا

مع دعوة القبطان للهدوء، تسبب الميل الكبير للفت الانتباه بين الركاب، وبعد اربع ساعات من الحريق لا يوجد بعد أى أوامر بتجهيز رماصات النجاة

القبطان: هددوا الركاب الطاقم: هل ننزل قوارب النجاة ياكابتن؟

القبطان: انتظروا انتظروا

تليفون يرن

القبطان: احد يرد. الجانب الأيسر يحترق تماما. نحن ندير السفينة ونحاول تقليل هذا الميل

الطاقم: الميل أصبح ٢١ درجة، ٢٥ درجة ياكابتن

القبطان: نصف العجلة

الطاقم: السفينة تغرق ياكابتن

الطاقم: يسار

الطاقم: حسنا يسار ياكابتن، ولكن السفينة تغرق

القبطان: أرسل رسالة استغاثة

صوت شىء يسقط وضوضاء

الطاقم: كابتن، السفينة تغرق

القبطان: انتظروا كل شىء جيد، لقد أرسلنا رسالة استغاثة.

ضوضاء

القبطان: كل العجلة الى اليسار

الطاقم: السفينة غرقت ياكابتن

القبطان: انتظر فقط

الطاقم: هل هناك أى سترات نجاة .. هنا أى سترات نجاة؟

القبطان: أى أحد يحضر لنا سترة نجاة

لا سترات نجاة؟

الطاقم: لا شىء

صوت انذار عالى

الطاقم: كابتن سيد، انا هنا

القبطان: نعم أنا معك هنا

الطاقم: نعم، أنا أحمد عتريس

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٢٤ اغسطس ٢٠٠٦

تعطلت العبارة بعد ابحارها من ميناء الغردقة بنصف ساعة

العناية الإلهية.. تنقذ ٤٥٠ راكبا في عرض البحر.. والتكديس مستمر!

كتب - عمرو غنيمه وعرفات على:

تعرضت إحدى العبارات الملاحية السريعة لعطل مفاجئ في أثناء ابحارها من ميناء الغردقة البحرى بمحافظة البحر الأحمر إلى ميناء ضبا السعودى، ونجح طاقمها فى العودة بها إلى ميناء الغردقة مرة أخرى دون أن يصاب أى من ركابها بأذى، حيث كانت العبارة السريعة «ناصر ترافيل» قد أبحرت من ميناء الغردقة البحرى صباح أمس وعلى متنها ٤٥٠ راكبا و٧ سيارات فى طريقها إلى ميناء ضبا بالمملكة العربية السعودية وبعد نصف ساعة من ابحارها فوجئ طاقمها بتعطل أحد محركاتها مما يصعب معه استكمال الرحلة، فاضطر على الفور إلى تغيير مسارها والعودة بها مرة أخرى إلى ميناء الغردقة وبفحصها تبين أن العطل سببه انسداد فتحة مياه التبريد المؤدية للمحركات، وتم تشكيل لجنة فنية لإصلاح العطل تمهيدا لاستكمال العبارة لرحلتها.

ومن جهة أخرى، ووسط هذا الجو الشديد الحرارة شهدت العبارة «كليوباترا» اشتباكات بين المعتمرين وطاقم السفينة بعدما أعلن المسئولون على متن السفينة عن نفاد المياه بعد ساعتين من الإبحار وبدأوا فى توزيع المياه بواقع زجاجة صغيرة من المياه المعدنية لكل راكب فى رحلة تستغرق ثلاثة أيام من جدة إلى بورتوفيق ويؤكد أحد الركاب السيد شريف بأن المشكلة لم تقتصر عند هذا الحل بل زادت تعقيدا عندما قرر ربان السفينة نقل ركاب السفينة (كليوباترا تراهون) المعطلة

فى عرض البحر مما زاد من حجم المشكلة.

ويقول جمال موسى وهو معتمر ضمن بعثة لجمعية تابعة لإحدى شركات البترول رغم أننا سافرنا فى موعدنا المحدد إلا أن المعاناة شديدة خاصة بين الركاب الذين كانوا يفترشون الطرقات ولا يوجد متنفس فى ظل الجو الحر ولا تستطيع الخروج لسطح السفينة فى عرض البحر رغم ارتفاع أسعار التذاكر وإضافة ٣٠ ريالاً رسوم شحن سواء كان الراكب يحمل أمتعة أم لا فالمسموح للراكب ٧٥ كيلو مجاناً، وبذلك أصبحت سعر التذكرة ١٤٠٠ جنيه مقابل ٨٠٠ جنيه العام الماضى.

ويتساءل راكب آخر لماذا كل هذه المعاناة سواء فى التكديس أو عدم تجهيز السفن بحيث تكون صالحة للاستخدام الآدمى ولماذا نعامل كمواطنين درجة أدنى بين أى ركاب على مستوى العالم، ولماذا هان المصرى على المسئولين لهذه الدرجة. أقول ذلك ونحن مقبلون على شهر رمضان المعظم ونخشى من حدوث التكديس والسفن تعاني من نقص فى الخدمات والمياه. وضعنا كل هذه المشكلات أمام اللواء هشام السرساوى رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر قال لابد من إلزام الشركات السياحية والوكلاء للعبارات السريعة بمواعيد محددة وتحديد طاقة كل رحلة لمواجهة أى أزمة قد تسبب فى حدوث تكديس، كما حدث فى ميناءى سفاجا والغردقة وكذلك لمواجهة أزمة من نوع آخر كما حدث مع السفينة «كليوباترا» بعد تعدد الإعطال والشكاوى!!

من سرق فرحتي؟

★ حرقوا قلبه وقتلوا عمدا مع سبق الإصرار والإهمال.. حنايا صدره الأربع.. كل ماله في الحياة الدنيا.. فاطمة وآلاء ونورهان وعبدالرحمن.. ومعهم أمهم التقية الورعة.. ثم غسلوا أيديهم في مياه البحر التي مازال يرقد في أعماقها السحيفة ألف إنسان مثلهم.. وسافر كبيرهم معززا مكرما من باب كبار الزوار إلى بلاد الفرنجة.. قبل أن تجف دماؤهم.. ثم قالوا له: معلش دي جنحة بسيطة.. مجرد قتل خطأ.. خد تعويض.. فلوس كتير بس إمضي لنا هنا إنك متنازل عن كل حقوقك أمام القضاء.. وبلاش بهدلة أمام المحاكم!

الجواب: هو الدكتور محمد عبدالحليم عيد الذي فقد رأسماله كله من ضحايا الصدور.. زوجته وابناؤه الأربعة..

هو يحكي لنا وجيعته:

●● فقدت أعز الأحياب.. دخلت بيتي فإذا الغربية موحشة والوحدة موجهة.. افتقدت ضحكة فاطمة الجميلة البريئة وبسمة عبدالرحمن المؤدب الخلق.

وأين آلاء الذكية الشقية الحميلة التي كانت أحلامها تطاول أعناق السماء.. كانت تحلم بأن تكون عن الحق والحرية سفيرة.

وأين نورهان بخفة دمها وحنانها اللانهائي؟ وأين أم عبدالرحمن المحبة التقية الورعة التي كانت تحفظ القرآن وتقوم الليل وتصوم النهار؟ هنا في هذا الركن مضرب التنس الخاص بآلاء وهذا كوتش عبدالرحمن وهذه عروسة فاطمة.. وهذا خطاب من نورهان وذلك مصحف أم عبدالرحمن. الوقت يمر ثقيلًا وكتيبًا والذكريات تبكيني والأحداث تشقيني..

هذه نتيجة الثانوية وأين نتيجة حبيبتي آلاء ونورهان؟

من سرق فرحتي؟

من يمسح دمعتي؟

من يداوي جرحي؟

من يقتص لي من قاتلي؟

جاء موعد جلسة المحاكمة الثالثة وذهبت إلي حيث

قال لهم: اتنازل عن دم أولادي وأمهم.. واقبض ثمن قتلهم غدرا وغيلة.. مستحيل.. إذا انتم رضىيتم وحولتم جريمة قتل من الدرجة الأولى إلي مجرد جنحة.. عدالة السماء تأبي!

الجريمة لم تقع علي كوكب زحل.. ولا حتي في مملكة الجن الأزرق.. من ممالك ألف ليلة الاسطورية.. ولا عند قبائل البوشمن أول من سكن القارة الاسترالية.. ولكنها وقعت هنا في مصر.. أم الدنيا ومنازة الحضارة ومهد الدين وبيت القانون وموطن القلم والحارسة علي كتاب الإنسان في الحق والخير والعدل والسلام..

هل تريدون أن تسمعوا حكاية هذا الرجل الذي حرقوا قلبه علي كل رصيده في بنك الحياة؟ لم أجد تعبيرا أبلغ ولا أدق من حرق قلب الأب علي أسرته بحالها.. مازالت غارقة تحت ٩٠٠ متر من مياه البحر الأحمر منذ الثالث من فبراير الماضي وحتى وقتنا هذا!

هو يحكي متمالكا آخر ما بقي له من عقل.. وإن كنت مندهشا كيف لم يجن حتي الآن.. أو تصبه لوثة أو يغرق في بحر من الاكتئاب بلا قرار؟

من يمسح دمعتي؟

تسألون من هو؟



عبدالرحمن

آلاء

الأم



نورهان

فاطمة

هناك إمكانية الانقاذ الليلي فلماذا اصلا
تقوم رحلات ليلية هذا من الغرائب وكم فيك
يامصر من عجائب؟
ولكن إذا كانت جنحة فإن يد العدالة تكون
مقيدة ولها حدود وهذا ما نخشاه أنني أناشد
سعادة المستشار وزير العدل بأن يأمر بإعادة
فتح التحقيق في هذه القضية وأن تنقل القضية
برمتها إلى القاهرة !
إننى أحتسب عند الله فلذات أكبادى الذين
راحوا غدرا وغيلة ومع سبق الإصرار
والترصد..
ولأننى لم أجد عدلا فى دارى.. فى مصر
العظيمة.. وفى انتظار الجلسة القادمة جناح
الغردقة فى ١٦ نوفمبر المقبل.. أرسلت نداء
أخيرا إلى السيد تونى بليز رئيس وزراء
بريطانيا لى يسلم الهاربين عنده إلى سلطات
التحقيق المصرية.. أو أن يتم التحقيق معهم فى
بريطانيا!

● ● ملحوظة: قدم لى المستشار هشام وجيه
محامى الغلاية من المفقودين دوسيها كاملا
بالقضية تحت عنوان «المؤامرة الكبرى»، أكد فيه

أرادوا أن تكون وجلست واستمعت وتكلمت وياهو
ماسمعت قضية بهذا الحجم
ووصف المدعى الاشتراكي
المخالفات التي بها بأنها جسيمة
وتعرض علي محكمة الجناح ولماذا
تنظر هذه القضية في محكمة
الغردقة وليس بالقاهرة؟

إن معظم الحاضرين محامين
أو صحفيين معظمهم من القاهرة
ثم إن الحادثة حدثت في المياه
الدولية.. إذن لماذا الغردقة وليست
القاهرة؟

الموظفون بالميناء الذين ناموا ولم
يشعروا بإشارات الاستغاثة
المتعددة يحالون إلي المحكمة
التأديبية هل هذا معقول؟

وزير النقل يطلب موافقة
الجهات الرقابية لتعيين بعض
هؤلاء في وظائف قيادية شئ غير
مقبول!

هل إشارات الاستغاثة رصدت
بأماكن أخرى؟

وماذا فعلت تلك الجهات؟

كيف يصرح للعبارة المنكوبة بأن تحمل ضعفي
حمولتها؟

من سمح بتعليق هذه العبارة؟ ألا يؤثر ذلك علي
العبارة؟ وفي حالة حدوث مشكلة تكون عملية
الانقاذ صعبة؟

من سمح لمالك العبارة بأن يكون الحاكم
بأمره ويسيطر علي أسطول العبارات بمفرده..
وأن يكون عضوا بهيئة موانئ البحر الأحمر؟
هل مازال عضوا بمجلس الشورى؟

وبعد كل هذا يتركون الحسيب النسب
يغادر البلاد وربما من قاعة كبار الزوار؟

الأغرب من ذلك أنه بين جلستي المحاكمة
ناداني بعض أعوان ممدوح إسماعيل لكي
اسمع آخر ١٢ دقيقة من تسجيلات الصندوق
الأسود، وياهو ماسمعت أنهم يعلمون
بانقطاع الاتصال بالعبارة منذ الساعة
الواحدة والنصف صباحا فماذا فعلوا؟

حينما لم تصل العبارة في موعدها كيف
تصرفوا؟

لقد قالوا إن عقد الانقاذ لا يسمح إلا
بالبحث والانقاذ الا مع أول ضوء يعني بعد
السمك ما يأكل أولادنا فإذا كان الأمر كذلك
فمن المسئول عن الانقاذ الليلي.. وإذا لم تكن



عزت السعدني

Email: asaadany@
ahram.org.eg

من فيليب موريس بقيمة ١٠٠ مليون دولار.. وعليه
فإن مدخني العالم الإسلامي يدفعون لإسرائيل
كل صباح ١٢ مليون دولار!
٣ - تكلفة الطائرة إف - ١٦ أحدث طراز ٥
ملايين دولار.. يعني إننا ندفع أكثر من طائرتين
يوميًا!
٤ - هل تعرف أن أمريكا تخسر ٨,٦ مليار
دولار في اليوم عندما لا تشتري بضاعتها فقط
في شهر واحد!
لنوقف شراء البضائع الأمريكية والبريطانية
فقط لشهر واحد سوف تكون تكلفة الشهر عليهم
٣٦ مليار دولار!

تأخرت كثيرا كثيرا كثيرا!

الصديق عبدالرحمن حسن يعاتبني بقوله:
●● حضرتك لسه حاسس دلوقتي بس
بالفساد الأخلاقي.. والله إحنا لسه
ماشوفناش حاجة حضرتك حسيت علشان
شوفت حاجة زي كده في وسط الطريق.. مهو
كان لازم يحصل كده لأنكو ياكبار ماكونتوش
بتشوفوه في كل تجمعات الشباب.
سوف أقول لك ما يصدرك.. إنزل
بسيارتك إلي معهد الخدمة الاجتماعية في
الحي الثامن لتري كل الشباب والفتيات
يفعلن ويفعلن الأفعال الفاضحة في وسط
الطريق العام.. ناهيك عما يحدث داخل

أن هناك مفقودين من الباخرة السلام ٩٨
مازالوا على قيد الحياة..
أين هم؟ لا أحد يعرف! ●●

تاهت جهاتنا الأربعة!

لم أجد أبلغ - وأنا أعيش حالة من الإحباط
الشديد بعد حكاية الدكتور محمد عبدالحليم
المفجعة - من هذا الكلام العفوى المرسل، والذي
أرسله لي شاعر العامية عبدالمجيد عتلم..

قول يا عم عتلم	تاهت.. عقول
قول:	تاهت جهاتنا
الأربعة	يا بلد
لما صبحنا..	لما ولادك يبقوا
شعب عالي	جيل
الجعجة..	عابر.. سبيل..
كتب والتاريخ	من غير دليل..
متفبركة..	حبه.. مع
ومتترقة..	وحبه.. مع
علشان تخلص	من غير ملامح
انجازات	إمعه
ضاعت..	ووتوه..
أصول	جهاتنا الأربعة!

ساهم لبقاء القتلة!

الصديقة أمنية رفعت أرسلت إلي تقول:
هل تريد أن تسهم لبقاء حملة القتل المنظمة
التي ترتكبها الآلة العسكرية الإسرائيلية؟
إعلانات صارخة وقوية ومباشرة الآن في كل
أنحاء أوروبا وأمريكا ومفادها.. ساهم لبقاء
إسرائيل!

في الأسواق وفي المطاعم: ساهم لانقاذ
إسرائيل.. بينما لدينا ممنوع جمع تبرعات
للمساجد وأعمال الخير أو اطعام الجوعي!
١ - رئيس شركة ستار بوكس للقهوة أعلن قبل
أيام أنه سيضاعف التبرعات لإسرائيل لقتل
أوغاد لبنان!

وهو المعروف بأنه يدفع ملياري دولار سنويا
لإسرائيل من أرباح ستار بوكس!
٢ - شركة فيليب موريس للسجائر تدفع
التبرعات بصفة يومية.. كل صباح تدفع ما
مقداره ١٢٪ من أرباحها لإسرائيل!
ومدخنو العالم الإسلامي يستهلكون سجائر

بسم الله الرحمن الرحيم

حبيبي بابا

يا ربك يا بابا نفسي أشوقك

ممشى عوزاك أنت تعجبني

لمزة أنا حبيبي و حشيتني قوي

حبيبي بابا أنا بأروح المدرسة

و خطي جميل عني اليوم متخافت

بأخني من متازة و مع شكري و بجملة

(good) ماما و دودو عبد الرحمن

كوبيسين و بنسك عليك و بنسك
أوني بنسك كلامك و التسليد عليك
و دودة لا لا وير كانتك و بنسك نور عات

آخر رسالة من
نورهان إلى
بابا محمد

والمحزن حقا الجهر بالمعصية علنا وصراحة
بممارسة الرزيلة لمن لا يملك سيارة في
الحدائق المحيطة دون خشية من أحد.

دوريات الشرطة تمر عليهن ويكتفي شبابها
بالأحاديث الضاحكة!

وحسبنا الله ونعم الوكيل

□ توقيع: سكان شارع الطيران

فساد الخلق.. عادة عربية!

●● قال لي الصديق منذر صالح وهو
شاب من شباب هذا الجيل: الآن ياسيدي
تقولون إن الفساد قد انتشر.. الآن لا يعجبكم
حال الشباب.. ماذا فعلتم؟!

الكافيتيريات.. فعلا.. حضرتك اتأخرت
كثيرا وما فيش فائدة!

فتيات شارع الطيران!

●● هذه رسالة في صورة استغاثة تقول
سطورها:

رجاء.. نداء.. استغاثة.. لكل قلب.. وضمير
صاحب نخوة يخشي الله في قلبه ونفسه
وأبنائه.. نهيب بكم حمايتنا وحماية أبنائنا
وبناتنا من تلك الفتيات الثلاث الرابضات في
شارع الطيران أمام محلات هونداي - جزارة
أبورامي - وتتهافت وتتزاحم عليهن السيارات
الأجرة والميكروباس والملاكي لممارسة الرزيلة
معهن!

الدين حتي اتعلم أمور ديني أري أنهم يجيئون برجل دين ورجل آخر مخالف له في الفكر حتي يشتد بينهم الكلام ويفقدوا أعصابهم وطبعاً المشاهد يتبسط ويسلم عقله إلي هذا الهراء.

ولك ياسيدي أن تتخيل أنني شاهدت برنامجاً تليفزيونياً علي إحدى القنوات الدينية وقد جاعوا فيه بأساتذة ومفكرين يشككون في وجود الله.. في الوقت الذي بدأت فيه بعض المدارس الأمريكية بمنع تدريس نظرية النشوء والارتقاء.. لإيمانهم بوجود الله وإن اختلفت المسميات.

لا أعلم.. مازلت لا أعلم حتي قرأت حديثاً عن الرسول - صلى الله عليه وسلم - فيما معناه أن هناك صنفان من الناس إذا صلحوا صلح الناس وإذا فسدوا فسد الناس.. من هم يارسول الله.. الإجابة هي الحكام والعلماء.

وبعد كل ذلك يا سيدي تتحدثون عن فساد الأخلاق!

.....
.....

مازلنا نقف علي حافة الهاوية..
وقبل أن نسقط.. من يملك منا طوق
نجاة؟

يا أولي الأمر فينا ويا أهل الحكمة
افتونا في أمرنا.. فالمهمة هي انقاذ
أمة بأسرها يتجه زورقها إلي حافة
الشلال □

دعنا لا نصب غضبنا علي مثقفي ومفكري مصر.. دعنا نتحدث عن رجال الدين ولا أعلم ماذا أقول عن هؤلاء.. أريد أن أعرف فقط: هل عالم الدين دوره هو الفتوي عمال علي بطل في أمور مثل الإيد الشمل ولا اليمين والنقاب والحجاب وقضايا الزنا!

هل هذا هو دور العالم؟

هل دور العالم التحدث عن الجنة والنار والكلام الذي سنمنا من سمعه في الصغر؟ هل دور العالم الديني تذكيرنا بالعبادات أم دوره اصلاح المجتمع؟

أين عالم الدين الذي كان يقول كلمة حق حتي لو كانت سوف تؤدي بحياته ألم يسأل عالم دين نفسه: لماذا لا يتجمع حوله الناس مثل الشيخ الشعراوي أو غيره من العلماء الذين توفاهم الله حتي لا يشهدوا زمننا هذا؟ للأسف أن معظم البرامج الدينية هدفها فقط جذب المشاهدين تحت ستار نشر الوعي الديني.. إنني أحزن عندما أري الأصوات تعلو وكل منهم يدعي أن دراسته تتعلق بهذا المجال في الفقه وأن الطرف الآخر لا يعرف عنه شيئاً.

أين كان علماء الدين وقنوات البورنو كليب تتسرب إلي داخل البيوت، ويكتفون فقط بتذكيرنا أن الأغاني الخليعة حرام؟

لماذا لم يقفوا وقفة رجل واحد ضد هذا؟ عندما أقرر أن أشاهد القنوات المتخصصة في

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١ اكتوبر ٢٠٠٦

إعلان نتيجة تحقيقات النيابة الإدارية فى حادث العبارة المنكوبة إحالة ٥٩ مسئولا للمحاكمة التأديبية لتورطهم فى غرق (السلام ٩٨) العبارة حصلت على شهادة تسيير قبل ٤٨ ساعة من وقوع الحادث

كتب - نصرى عصمت:

أحالت النيابة الادارية ٥٩ مسئولا بقطاع النقل البحرى الى المحاكمة التأديبية لإهمالهم فى القيام بواجباتهم الوظيفية مما تسبب فى غرق العبارة، «السلام ٩٨» الذى أدى لمصرع مايزيد عن ألف راكب مصرى وأجنبى وتهديد حياة العشرات، صدر قرار الإحالة بإشراف المستشار سمير البدوى رئيس هيئة النيابة الادارية.

وشمل قرار الإحالة كلا من حسين الهرميل مستشار وزير النقل ورئيس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية ونائبه فايز نوبار ومحمد الدمرداش الرئيس السابق لقطاع الهيئات والشركات بوزارة النقل وشيرين حسن رئيس مجلس ادارة هيئة موانئ بورسعيد سابقا ورئيس قطاع النقل البحرى بالوزارة. وكانت النيابة الادارية قد تولت فى مايو الماضى التحقيق مع المسئولين الحكوميين عن حادث غرق العبارة بعد تلقى بلاغين من جهاز المدعى الاشتراكى ووزير النقل، وامتدت التحقيقات التى قام بها المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول لرئيس الهيئة على مدى ٤ أشهر تضمنت ٦٠ جلسة تحقيق مع ١٢٦ شخصا. وقال بدوى أن تحقيقات النيابة الادارية تختص بالمخالفات الوظيفية للمسئولين عن العبارة، ولا علاقة لها بما تقوم به النيابة العامة

من التحقيقات فى المسئولية الجنائية عن الحادث. وتبين من التحقيق أن ٥٩ موظفا عاما بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية والهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وجمرك سفاجا التابع لمصلحة الجمارك ومديرية الشئون الصحية بالسويس ومكتب الشهر العقارى والتوثيق بالغردقة التابع لمصلحة الشهر العقارى والهيئة العامة لميناء الإسكندرية لم يؤدوا الاعمال المطلوبة منهم وأخلوا بوظائفهم ولم ينفذوا التعليمات الصادرة إليهم مما تسبب فى وقوع مخالفات أدت بطريق غير مباشر فى وقوع كارثة العبارة وقصور شديد فى عمل قطاع النقل البحرى حيث لم تقتصر المخالفات على عبارة السلام ٩٨ التابعة لشركة السلام للنقل البحرى التى يملكها ممدوح إسماعيل بل امتدت الى سفن أخرى مثل السلام ٩٢، وسالم ٤ وطيبة ٢٠٠٠ واليخت الأجنبى الأجنبى (دونا جى) غير أن قرار الاتهام لم يمتد لمحمود طه الرئيس الأسبق لهيئة موانئ البحر الأحمر. وكشفت تحقيقات النيابة عن أن المحالين سمحوا للعبارة السلام بالإبحار فى رحلات دولية طويلة رغم وجود قصور فى تجهيزاتها الفنية وبالمخالفة للشهادات الحاصلة عليها من دولة بنما التى سمحت برفع علمها على العبارة، وتحميل العبارة بأعداد ركاب تتراوح بين ٢٥٠٠

العبارات وسفن رغم عدم اختصاصهم بالمعاينة الدورية للبواخر بالمخالفة لقرارات وزير النقل. وكشفت التحقيقات عن اجراء معاينة شاملة للعبارة السلام ٩٨ قبيل غرقها بـ ٤٨ ساعة حيث حصلت على شهادة ركاب رغم وجود العديد من المخالفات على سطح السفينة ووجود تقارير من مهندس هيئة السلامة البحرية في أغسطس ٢٠٠٥ تحذر من خطورة الوضع على متن العبارة. وأوضح التحقيق أن رئيس هيئة السلامة البحرية السابق اصدر قرارا استثنائيا في نوفمبر ٢٠٠٥ يسمح لسفن شركة السلام للنقل البحري بالسير دون نظام الإطفاء الثابت في غرف الماكينات الى بعد موسم الحج في فبراير ٢٠٠٦ بالمخالفة للاتفاقيات الدولية ورغم عدم اختصاصه بهذا الأمر كما سمح بزيادة أعداد الركاب بصورة تتجاوز المسموح به، مما أدى الى زيادة أعداد ضحايا الحادث. وقد شمل قرار الإحالة خمسة من مديرون التفتيش البحري التابعين لهيئة السلامة البحرية وهم مديرين حاليون وسابقون في مناطق السويس وجنوب سيناء ودمياط والغردقة وسفاجا، بالإضافة الى مدير عام الشئون الفنية وكبير المهندسين بالهيئة



محمود قناوى



سمير البدوى

و ٢٧٩٠ شخصا بالمخالفة لشهادات هيئة الإشراف الإيطالية رينا التي تشرف على العبارة وحددت الحد الأقصى لعدد الركاب بـ ١٢٠٠ شخص وغياب وسائل الانقاذ والأمان مثل قوارب وأطواق النجاة وعدم صلاحيتها للعمل وغياب وسائل الإسعاف الأولية والأدوية وعدم صلاحية طفايات الحريق وذلك بالمخالفة للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار وقانون السلامة البحرية. كما تضمنت المخالفات همال كبار الموظفين في القيام بواجباتهم في الرقابة على المسؤولين عن التفتيش على العبارات وتبين عدم قيام أقطم العبارات بإعلان الركاب بكيفية استخدام وسائل النجاة وعدم صلاحية الصندوق الأسود للعبارة (السلام ٩٨) من نوع (VDR) وعدم وجود خطة معتمدة لمكافحة الحريق، وتفويض موظفين إداريين غير مختصين بالتوقيع على أذن سفر

توصيات النيابة الإدارية فى حادث العبارة

حتى لا تتكرر كارثة السلام ٩٨

وضمن قيام جميع السفن بتركيب نظام «الإطفاء الثابت بالمياه» فى غرف المحركات والتشديد على مسئولى التفتيش البحرى بالتأكد من وجوده حسب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح. وقيام مسئولى إدارة التفتيش البحرى بالكشف على قوارب النجاة لأن السلام ٩٨ عملت لمدة ٦ سنوات وهى تحمل مواد منتهية الصلاحية منذ عام ١٩٩٤.

واتخاذ الإجراءات القانونية ضد شركتى السنوسى للصيانة والتراكت لطفايات الحريق اللتين أصدرتا شهادات صلاحية لـ ٦٣ قارب نجاة وطفائيات الحريق التى كانت على متن العبارة رغم عدم صلاحيتها للاستخدام.

ولأن الحادث كشف قصورا كبيرا فى عمليات التفتيش فقد طالبت النيابة الإدارية بعمل تفتيش دورى كل ثلاثة أشهر على كل العبارات العاملة فى الخط البحرى، والتأكد من تساوى عدد الركاب مع عدد مناسب من قوارب النجاة، وللحفاظ على سلامة الركاب أوصت النيابة بالتأكد من عدم تجاوز عدد الركاب للعدد المسموح به حتى يسهل إخلاء السفينة فى حال حدوث خطر وإلزام أطقم السفن بإعلام الركاب بوسائل النجاة وكيفية استخدامها قبل الإبحار وعدم السماح للعبارات الناقلة للركاب بشحن براميل زيوت أو مواد بترولية حتى لا يتسبب فى اشتعال الحرائق وتنفيذ القرار الوزارى الخاص بالتأمين على الركاب. أما على المستوى الإدارى فطالبت النيابة بعدم السماح لأى موظف فى الهيئات التى تشرف على الملاحة فى البحر الأحمر بالجمع بين عمله ووظيفة أخرى فى إحدى شركات نقل الركاب حتى لا يصبح كمن يشرف على نفسه واستطلاع رأى الرقابة الإدارية فى تحديد شاغلى الوظائف القيادية والذي تبين مخالفته فى بعض الحالات فى وزارة النقل.



سمير البدوى

لم تكثف هيئة النيابة الإدارية بالتحقيق وحده فى وقائع الإهمال التى أدت لغرق العبارة المنكوبة السلام ٩٨ وأسفرت عن إحالة ٥٩ مسئولا بقطاع النقل البحرى للمحاكمة التأديبية بل تضمن تقريرها النهائى عن الحادث ٦٢ توصية لعلاج أوجه القصور الخطير فى ذلك القطاع حتى لا تتكرر الكارثة التى دفع ثمنها مئات الأسر المصرية.

ووافق المستشار سمير البدوى رئيس هيئة النيابة الإدارية على إرسال التقرير الذى أعده المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول للهيئة إلى وزير العدل ليتم إرساله إلى وزراء النقل والصحة والمالية ورئيس الجهاز المركزى للمحاسبات للعمل بتوصياته وتلافى أخطاء الماضى.

وطالب التقرير بوضع آلية دائمة لمتابعة العبارات والسفن التى تنقل الركاب بين الموانى المصرية والسعودية للوقوف على ما تتعرض له من مخاطر مثل الحريق أو الغرق وهو ما يمكن تنفيذه بتطبيق

عدة مقترحات أهمها: إيفاد مهندس من هيئة السلامة البحرية على كل العبارات المسافرة لنقل ما يجرى بالصوت والصورة إلى معلومات الهيئة وتصميم نظام يلزم الشركات والعاملين على السفن بالاتصال بالموانى كل نصف ساعة للوقوف على عملية الإبحار لتفادى ما حدث للسلام ٩٨ والتى ظلت تحترق لمدة تجاوزت خمس ساعات ولم تبدأ إجراءات البحث والإنقاذ إلا بعد ١١ ساعة من بدء تعرضها للحريق والغرق مما ساهم فى زيادة عدد الضحايا.

وإصدار تعليمات لإلزام موظفى الموانى ومديريها إبلاغ مراكز العمليات بهيئة السلامة بحالات تأخر العبارات فى البحر ومعرفة أسباب تأخر كل باخرة مع تقديم تقرير فوري لوزير النقل والسماح لمحطات الراديو التابعة للشركة المصرية للاتصالات اللاسلكية الاتصال بالسفن على نفقة الشركات التى تديرها وتشغلها وتكليف الربابنة وأطقم السفن بالاتصال هاتفيا بموانى مصر والسعودية.

■ نصرى عصمت

سامى متولى

التقرير النهائى للجنة تقصى الحقائق حول غرق العبارة

يؤكد مسؤولية الحكومة عن الإهمال والتقصير فى البحث والإنقاذ

د. فتحى
سرور



.. وأخيرا انتهت لجنة تقصى الحقائق التى شكلها مجلس الشعب برئاسة الطيار حمدي الطحان رئيس لجنة النقل والمواصلات حول حادث العبارة السلام الذى راح ضحيته ١٠٣٣ شهيدا.

التي تتبعها العبارة الغارقة بأساليب الإدارة الآمنة المنصوص عليها فى قانون التجارة البحرى وقانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ ومدونة الإدارة الآمنة الصادرة من هيئة الملاحة البحرية الدولية، الأمر الذى كان يوجب على تلك الشركة متابعة الاتصال بالسفن التى تقوم بتشغيلها لكى تقف أولا بأول على حالة تلك السفن أثناء الرحلات والمبادرة الى مد يد العون اليها اذا ما تعرضت لأية أزمة حتى يمكن تدارك الأمر والحيلولة دون تفاقم هذه الحوادث. وأشارت اللجنة الى ان تقرير المدعى العام الاشتراكى الذى تضمن التحقيقات التى أجراها والتوصيات التى خلص اليها تتفق فى معظمها مع ما تضمنه التقرير المبدئى للجنة تقصى الحقائق الذى عرض على مجلس الشعب، كما ان قرار الاتهام الذى اعلنه النائب العام قدم قائمة بأدلة الثبوت قبل المتهمين فى حادث غرق العبارة وما اسفر عنه من انه المتسبب خطأ فى موت ١٠٣٣ شخصا مبينة اسماؤهم فى التحقيقات وأسند الاتهام فيه الى عشرة اشخاص من بينهم أربعة متوفين من طاقم العبارة الغارقة والباقيون هم: المهندس ممدوح اسماعيل رئيس شركة السلام مالكة العبارة ونائبه عمرو ممدوح اسماعيل وثلاثة من العاملين بالشركة والقبطان صلاح الدين السيد جمعة ريان السفينة سانت كاترين والذى نكل عن مساعدة من تبقى من ركاب السفينة الغارقة حال وجودهم فى البحر يشرفون على الغرق وانتهى تقرير اتهام النيابة العامة بالألا وجه لإقامة الدعوى الجنائية بالنسبة للمتهمين الاربعة الاول افراد طاقم العبارة لوفاتهم وحالة المتهمين الستة الآخرين الى محكمة جنح سفاجا لمحاكمتهم. وأشار التقرير النهائى للجنة تقصى الحقائق الى اتفاق

وان كان مجلس الشعب لم يتمكن من مناقشة التقرير قبل فض دورته البرلمانية لاستكمال بعض المسائل الفنية التى لم تستكمل بعد، فإن الدكتور فتحى سرور قد أشاد فى نهاية الدورة بالتقرير واعتبره نموذجا سياسيا رائعا للبرلمان المصرى باستثناء المشكلة الفنية التى يتم استيفائها لعرض التقرير فى الدورة الجديدة، وقد نفى الدكتور سرور ان يكون عدم عرض التقرير بسبب حمايته للحكومة قائلا: رئيس المجلس لا يحصى الحكومة ولكن يشجع النواب على ممارسة جميع أدوات الرقابة طبقا للدستور.

وقال ان التقرير النهائى يعد امتدادا للتقرير المبدئى الذى ناقشه المجلس والذى كان عمادا للنيابة العامة فى تحقيقاتها وكذلك النيابة العسكرية والإدارية ونيابة الاموال العامة، كما ان المجلس ارسل الموضوع للمدعى الاشتراكى، حيث حصل الضحايا على حقوقهم بأكثر مما ينص عليه القانون. وقد كشف التقرير النهائى للجنة تقصى الحقائق مدى التهاون والاهمال الذى يقترب من حد العمد، لا سيما اهمال هيئة السلامة البحرية فى تطبيق القواعد المنصوص عليها فى القوانين والمعاهدات والاعراف الدولية لضمان سلامة الركاب بما فى ذلك ما يتعلق بتحديد عدد الركاب المسموح للسفينة بنقلهم أو معدات الانقاذ من فلايك ورماتات يقتضى مداومة فحصها والتأكد من صلاحيتها لانقاذ الركاب عند تعرض السفينة لحادث غرقها. كما اتضح للجنة عدم التزام شركة السلام للنقل البحرى

الوطنية للملاحة تفيد تسلمه لها. بينما جاء كتاب الأمانة العامة بوزارة الدفاع المؤرخ في ٢٠٠٦/٤/١٥ يفيد بأن الطائرات التابعة لها وصلت الي موقع الحادث الساعة العاشرة و٤٧ دقيقة صباحاً، أي بعد سبع ساعات و٣٨ دقيقة من وصول الاستغاثة الأولى الي مركز البحث والانقاذ المصري والقت ببعض معدات الانقاذ التي تتسع لعدد ١٦١ فرداً فقط، وان السفن التابعة للبحث والانقاذ بدأت أول التقاط للناجين بعد الساعة السادسة من مساء نفس اليوم أي بعد ١٢ ساعة من وصول أول استغاثة الأمر الذي نتج عنه غرق الكثير من الركاب في اليم، مما أدى الي تفاقم آثار وزيادة عدد الغرقى حتى جاوز الألف غريق.

الأمر الذي ترى معه اللجنة ان الحكومة مسئولة مسئولية كاملة عن الاهمال والتقصير في عملية البحث والانقاذ. والأمر الثاني خاص بإدارة الأزمة بعد البحث والانقاذ وما اكتنف ذلك من اضطراب وعدم دراية أشارت اليه اللجنة في تقريرها المبدئي، ذلك ان الحكومة وهي تزعم بأنها اقامت مركزاً لإدارة الأزمات بمركز دعم اتخاذ القرار الملحق بمجلس الوزراء كشفت أساليب إدارتها للأزمة عن عجز وتخطيط وعشوائية دلت ذلك على عدم الكفاءة.

وأشارت اللجنة في نهاية تقريرها الي أنها لا تهدف بما أوردته في التقرير الي الاساءة الي أي شخص في أي موقع وإنما تضع ماتوصلت اليه من حقائق أمام المجلس في حيدة وأمانة باعتبار أننا جميعاً حكاماً ومحكومين اصحاب مصلحة حقيقية في اصلاح مايعوج من أمر هذا الوطن.

تقرير المدعى العام الاشتراكي وقرار الاتهام الصادر من النائب العام مع التقرير المبدئي للجنة تقصى الحقائق التي شكلها مجلس الشعب فيما انتهى اليه من نتائج وان كانت جهات التحقيق وسلطة الاتهام والمحاكمة تملك القول الفصل في شأنها.

وقال التقرير النهائي الذي قدمه السيد حمدي الطحان بمجلس الشعب ولم يتمكن المجلس من نظره قبل فض دورته ان اللجنة تحصر المسئولية السياسية في أمرين.

الأول.. هو التقصير والاهمال اللذان ظهرا

واضحين في مسألة البحث والانقاذ، ذلك ان الثابت من جميع التحقيقات التي أجريت عن الواقعة ان السفينة غرقت في تمام الساعة الواحدة وثلاث وثلاثين دقيقة صباح يوم الجمعة الموافق ٢٠٠٦/٢/٣ والقت بمعظم ركابها الي البحر وان الاستغاثة التي أطلقها جهاز الابيريت الخاص بالسفن بما يفيد الغرق وصلت الي الجهاز الخاص باستقبال هذه الاشارات في مركز البحث والانقاذ بالماظة الساعة الثالثة وتسع دقائق أي بعد ٩٣ دقيقة من وقوع الغرق، ثم توالى ورود اشارات الاستغاثة الي ذلك الجهاز حتى ان جهاز



حمدي الطحان

الشركة الوطنية للملاحة التابع لوزارة الطيران المدني سجل وصول رسالة الاستغاثة الأولى وأربع رسائل أخرى مماثلة وصلت جميعها الي الجهاز الخاص بمركز البحث والانقاذ قبل الساعة السادسة وثلاث دقائق من صباح ذلك اليوم، وان ذلك الجهاز كان صالحاً للعمل وانه استقبل هذه الرسائل الخمس وأعطى اشارة لجهاز الشركة

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٧ نوفمبر ٢٠٠٦

تأجيل نظر قضية العبارة السلام ٩٨ لجلسة ٤ ديسمبر المقبل واستمرار حبس مدير الأسطول البحرى للشركة

الغردقة - من عرفات على:

بعد جلسة ساخنة استمرت لعدة ساعات، قررت محكمة الغردقة الجزئية تأجيل قضية غرق العبارة السلام ٩٨ الى جلسة الرابع من ديسمبر المقبل، مع استمرار حبس ممدوح عرابى مدير الاسطول البحرى بشركة السلام للنقل البحرى مالكة العبارة المنكوبة، والسماح للمدعين بالحق المدنى بالتحري عن مكان اقامة ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة الشركة الهارب الى لندن، وكذلك السماح لمحامى المتهمين باستخراج صورة رسمية من تقرير المدعى العام الاشتراكى والخاصة بالتعويضات التى صرفت للضحايا.

عقدت الجلسة برئاسة المستشار طارق محمد حسن وعضوية كل من محمد ياسين رئيس نيابة البحر الأحمر الكلية، وأحمد محمود مدير النيابة وأمانة سر السايح أبو الفضل ووائل السيد. وكانت المحكمة قد استأنفت نظر هذه القضية فى العاشرة والنصف من صباح أمس، وسط إجراءات أمنية وحضور ملحوظ من المحامين المدعين بالحق المدنى والمحامين الحاضرين عن المتهمين، وكالعادة كان المائل الوحيد أمام المحكمة هو ممدوح عرابى مدير الاسطول البحرى بشركة السلام للنقل البحرى مالكة العبارة المنكوبة، حيث تم إحضاره من محبسه بسجن الغردقة العام وسط إجراءات أمنية مشددة وتم ايداعه فى قفص الاتهام. وبدأت هيئة المحكمة فى نظر القضية بطلب المدعين بالحق المدنى تسجيل عريضة ادعائهم بجدول الجلسة والتأشير عليها، كذلك تسجيل المحامين عن المتهمين، وللمرة الرابعة واصل المحامون

المدعون بالحق المدنى طلباتهم بإعادة تصنيف القضية من جنحة الى جناية باعتبارها كارثة قومية أودت بحياة ١٠٣٢ شخصا الغالبية العظمى منهم من المصريين، وأن عناصر القتل الخطأ وغيرها من العناصر الأخرى تؤكد تحويلها الى محكمة الجنايات، وطالبوا بسرعة البدء فى هذه القضية لتهدئة مشاعر أسر الضحايا وغيرهم، وضرورة القبض على بقية المتهمين الهاربين وعلى رأسهم ممدوح اسماعيل رئيس مجلس إدارة الشركة المالكة للعبارة المنكوبة ليمثل أمام القضاء،

وأكد الدفاع ضرورة ضم محضر القضية رقم ٣١ لعام ٢٠٠٦ نيابة ادارية والتى كان قد أحيل فيها ٥٩ موظفا من هيئة السلامة البحرية الى ملف القضية التى تنظرها المحكمة الآن بدلا من النيابة الادارية، وذلك لاتهامهم بتزوير شهادات لصلاحية العبارة المنكوبة على غير الحقيقة واستدعاء رامى كمال الدين ضابط بحرى بشركة السلام لسؤاله أمام المحكمة، حيث أكد المحامون أنه متهم بإشغال النيران فى العبارة، كمها طالب الدفاع باستدعاء الصحفى مفيد فوزى لسؤاله أمام المحكمة عن المكان الذى يقيم فيه ممدوح اسماعيل بلندن، حيث قام بإجراء حوار معه ببرنامج حديث المدينة منذ أربعة أيام، فى حين طالب ممدوح عرابى المحبوس احتياطيا ببطلان اجراءات المحاكمة.

ومن جانبهم، أكد المحامون عن المتهمين بعدم ولاية القضاء المصرى بنظر هذه القضية، معللين ذلك بأن الجهة المنوط بها نظر هذه القضية هى دولة بنما التى كانت ترفع علمها العبارة المنكوبة وقت وقوع الحادث، معللين ذلك أن الحادث وقع على بعد ٥٧ ميلا من ميناء سفاجا البحرى.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٣٠ ديسمبر ٢٠٠٦

عندما يتحد الإهمال مع الفساد تولد المأساة وعندما نفتح ملفات ٢٠٠٦ لا يمكننا أن نغفل حادث غرق العبارة «السلام ٩٨» الذي راح ضحيته ١٠٣٣ مواطنا لم يرتكبوا أى ذنب سوى أنهم كانوا على متن سفينة الموت فى طريقهم إلى الوطن لتصنع معاناتهم مأساة من ثلاثة فصول كانت أشد حوادث العام إيلاما.

عبارة الموت ابتلعت الضحايا..!

دمائهم تنتظر القصاص



وبعدها بدقائق كانت العبارة قد مالت على جانبها الأيمن لتبدأ رحلة الغرق بلا عودة.

الفصل الثانى:

المحاكمة والعقاب

بعد الحادث بأيام قليلة فوجئ الرأى العام فى مصر بسفر ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام مالك العبارة إلى لندن لدواعى العلاج، وهو السبب الذى لا يزال يذكره حتى اليوم للبقاء خارج البلاد، وأن السفينة كانت ترفع علم دولة بنما، وبدأت أجهزة الدولة التشريعية والتنفيذية والقضائية فى التحرك

الفصل الأول: الجريمة

كانت الساعة هى التاسعة مساء بتوقيت السعودية يوم ٢ فبراير الماضى والعبارة فى قلب البحر الأحمر عندما فوجئ ركبها بأدخنة كثيفة تتصاعد من السفينة. وبعدها بساعتين ازدادت الأدخنة وطالبهم بعض أفراد الطاقم بالصعود إلى الجانب الأيسر على سطح العبارة ليتزاحم الجميع هربا من النيران دون أن يجدوا من يرشدهم، فما كان من البعض إلا أن كسر باب مخزن سترات النجاة وتخاطفوا فيما بينهم بعضها فى صراع غريزى للحفاظ على حياتهم.

شلبى مدير شركة السلام فى سفاجا والمهندس محمد عماد الدين إلى محكمة جناح سفاجا بتهمة القتل الخطأ، وهى القضية التى لم يتم الفصل فيها حتى نهاية العام الحالى ولم يحضر جلساتها من المتهمين سوى عرابى فى ظل هروب الباقيين أو سفرهم للعلاج، على حد قولهم.

الفصل الثالث:

هل تعلمنا الدرس؟!

لم يكن الشغل الشاغل للجهات الرقابية هو إدانة المسؤولين عن الحادث فقط، بل كانت تحاول اكتشاف أسبابه لتلافىها فى المستقبل فخرجت النيابة الإدارية والمدعى الاشتراكى ولجنة تقصى الحقائق بمجلس الشعب بـ ٨٧ توصية لمنع تكرار الحادث، من أهمها إنشاء مجلس أعلى لسلامة النقل وإنشاء شركة لتشغيل العبارات وإلزام شركات السفن بالتأمين الإجبارى على الركاب أسوة بالسيارات والقطارات حسب قوانين التأمين وإرفاق التأمين بتذكرة السفر وتعديل المواد التى تحكم التعويضات فى قانون التجارة البحرية والمساواة بين السفن المصرية والأجنبية فى ضوابط السلامة حتى لا ترفع العبارات أعلاما أجنبية .

■ نصرى عصمت

وطالب مجلس الشعب من المستشار جابر ربحان المدعى العام الاشتراكى التحقيق فى الحادث للحفاظ على حقوق الضحايا.

وبعد عدة أشهر توصل المدعى الاشتراكى إلى اتفاق مع ممدوح إسماعيل لتعويض الضحايا والناجين من الحادث بسداد ٣٣٠ مليون جنيه ليتم تعويض أسرة كل متوفى بـ ٣٠٠ ألف جنيه وكل ناج بـ ٥٠ ألف جنيه، فتم إنهاء المنع وبحلول شهر سبتمبر

كان المدعى الاشتراكى قد صرف ٢٨١ مليون جنيه للمتضررين الذين وصل عددهم خمسة إلى آلاف شخص من المصريين والأجانب.

وعلى صعيد آخر كشفت هيئة النيابة الإدارية خلال التحقيقات التى تصدى لها المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول لرئيس الهيئة عبر أربعة أشهر وشملت ٦٠ جلسة تحقيق مع ١٢٦ شخصا عن مخالفات أكثر فداحة للمسؤولين عن الحادث.

فأمرت النيابة الإدارية برئاسة المستشار سمير البدوى بإحالة ٥٩ مسئولا بقطاع النقل البحرى إلى المحاكمة التأديبية لتسببهم بطريق الإهمال فى وقوع كارثة العبارة وزيادة أعداد الضحايا.

ومن جانبها أحالت النيابة العامة ممدوح إسماعيل ونجله عمرو وصلاح الدين جمعة ريان سانت كاترين وممدوح عرابى مدير الأسطول ونبيل