

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:

فى الوقت الذى لم تتلق فيه أجهزة الانقاذ المصرية وتأكيد محمود الحربى مدير ميناء ضبا السعودى عدم تلقي أى نداء استغاثة من العبارة فإن مركز انقاذ بريطاني رصد استغاثة من الباخرة المنكوبة!

وهناك مفاجآت مثيرة أخرى كشف عنها القبطان حمدى سامى مدير مركز الاسعافات والانقاذ البحرى بشرم الشيخ ومؤسس منظومة الاسعاف البحرى 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 حمدى سامى 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 وأن 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 استغاثات تصدر اتوماتيكيا من السفينة حتى دون أن يرسلها الطاقم ولعل هذا هو ما يفسر لرصد استغاثة بمعرفة المركز البريطانى.

وقال القبطان حمدى سامى إن المفروض أن قوارب الانقاذ بالسفينة كانت متاحة للركاب إلا أن الغرق المفاجئ 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 حمدى سامى 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 السعودى 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، وتسأل 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 السعودى 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 المفاجئ 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 بالتأكد كان لها دور سلبي فى انقاذ مزيد من الأرواح.