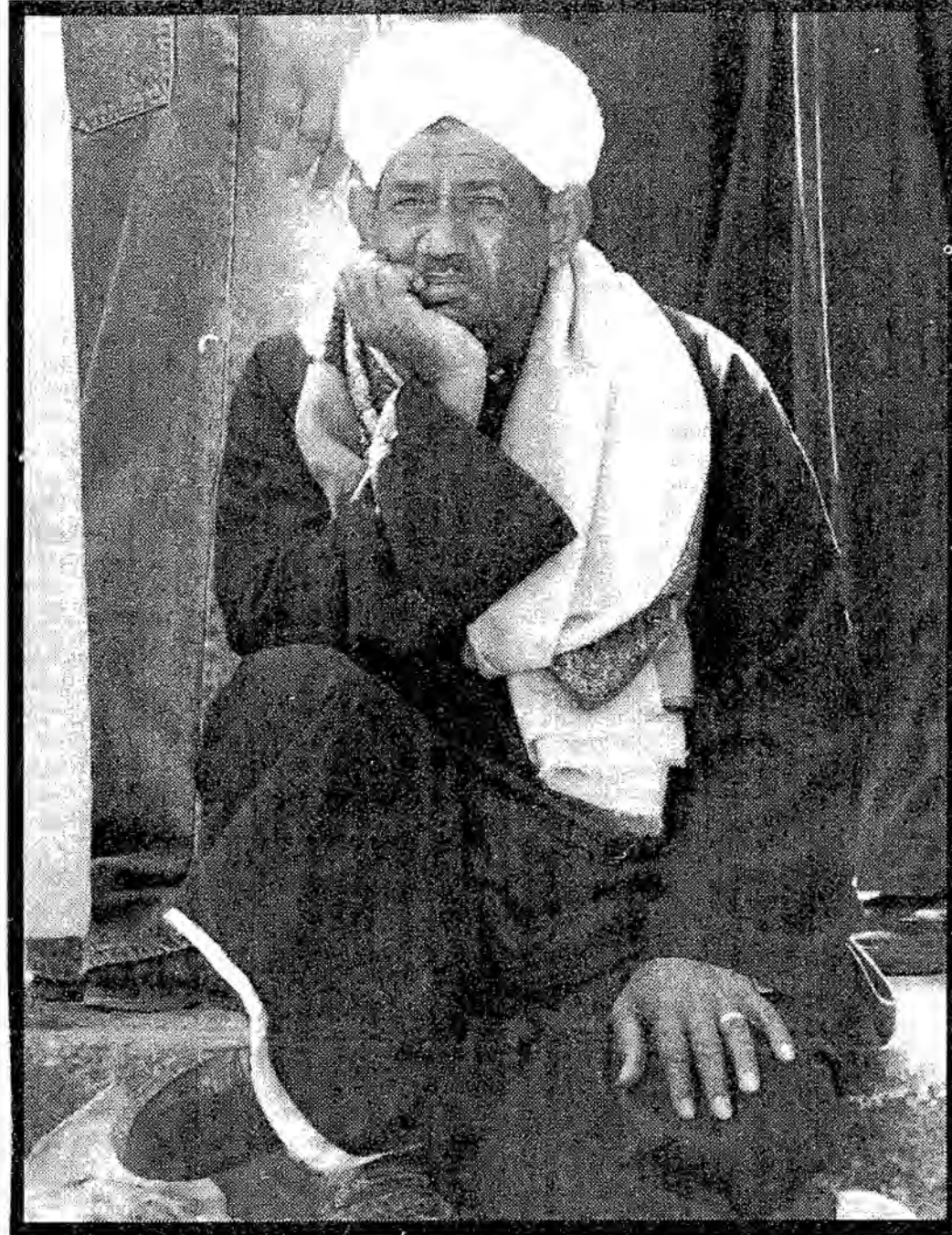


المصدر: الاهرام

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، مشيرا 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 عبد العزيز 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 لأي 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