

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 وتنوعية 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 المسؤولة 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، للمسؤولين عن مرافق النقل وسلامتها، بأن أى حادث إن وقع سوف تتناوله أيد محايدة بعيدا عنهم، وأن المسؤولية سوف تتضح تماما، وسوف تعلن كاملة.

ويشير د. النجار إلى أن المجلس المقترح سوف يملك أعلى وأرقى المستويات من الخبرات البشرية المؤهلة والمدرّبة، المعدات والأجهزة، الحاسبات الإلكترونية والبرمجيات، العامل، وكذلك البرامج والأنظمة.. مؤكداً أن المجلس لا يتداخل ولا يتنافس فى سلطاته مع الوزارات والجهات المعنية، فوزارتا النقل والطيران، بهيئتهما، والشركات التابعة لهما، هى المسؤولة 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 حماس 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)