الأهرام

المصدر: الاهرام

التاريخ : ٢٧ مايو ٢٠٠٦

..ومفاجآت مثيرة وراء غرق العبارة

على مدى ثلاثة أشهر وأكثر عكفت خلالها النيابة العامة على اجراء تحقيقاتها فى كارثة العبارة السلام ٩٨ حتى أعلن المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام نتائج التحقيقات فى الحادث الذى راح ضحيته ١٠٣٣ شخصا من المصريين والأجانب وإصابة ٣٨٦ ممن تمت نجاتهم.

وقد كشفت التحقيقات التى باشرتها نيابة البحر الأحمر باشراف المستشار محمد جمال المحامى العام عن عدة مفاجأت كان من بينها ما جاء فى أقوال السيد عبدالمنعم حنفى ضابط ثانى ملاحة 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 ابلاغه 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 وبسؤال الدكتور مهندس عمر عبدالعزيز عميد كلية الهندسة البحرية

ماهر عبدالواحد

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ورئيس اللجنة الفنية والمهندس علاء الدين محمد جمعه رئيس هيئة الاشراف والتصنيف اليابانية بمصر قررا أنهما كلفا من النيابة العامة مع ثمانية من الخبراء بفحص وبيان أسباب حادث غرق السفينة والمسئول عنه وباشرت اللجنة عملها وانتهت إلى أن التعامل الخاطىء عند مكافحة الحريق واستخدام المياه بكميات كبيرة أدى إلى تراكمها فى الجانب الأيمن تدريجيا واختلال توازن السفينة على هذا الجانب حتى غرقها.

كما أن ربان السفينة أحمد سيد أحمد عمر ارتكب اخطاء جسيمة أدت إلى غرق السفينة وتتمثل فى عدم اتخاذه للاجراءات 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 والتى كانت معظمها غير صحيحة ولا تدل على الانتهاء الفعلى من اخماد الحريق وايضا استخدام كميات كبيرة من المياه فى الإطفاء دون التأكد من تصريفها مما أدى إلى اختلال توازن وسلامة السفينة.كما أن القبطان قام باتخاذ قرارات خاطئة باستمراره فى رحلته إلى ميناء سفاجا وعدم العودة إلى ميناء ضباء رغم أن اتخاذ قرار العودة إلى ميناء ضباء يعتبر ملزما للربان فى هذه الظروف لقرب السفينة من الميناء السعودى وقت حدوث الحريق. كما أنه لم يقم بإجراء أى اتصال بالمسئولين من أفرع الشركة فى السويس أو سفاجا أو اخطار ميناءى القيام والوصول بالحريق ولم يصدر أى نوع من أنواع الاستغاثة أو طلب المعاونة ولم يتخذ الاجراءات الملزمة فى مثل هذه الظروف وهى 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 الحقيقى لحالة الحريق وساهم بذلك فى تضليل الربان .كما أن كبير المهندسين بالسفينة محمد عبدالمحسن ارتكب اخطاء منها عدم قيامه بأى دور لمكافحة الحريق والسيطرة عليه ولم يتخذ أى إجراءات كانت ضرورية ولازمة للمحافظة على اتزان السفينة.

■ محمد عياد

www.ethraadl.com

إثراء المعارف الرقمية