

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٣ يونيو ٢٠٠٦

تحقيقات النيابة الإدارية تكشف

مخالفات صارخة بالعبارة «السلام ٩٨» قبل فرقتها

السلام ٩٨ وكانت ترسو وقتها في ميناء السويس وشددت اللجنة على ٣ اجراءات هي انشاء نظام لمقاومة الحريق على سطح السفينة وتنفيذ التوصيات الخاصة بمستلزمات الانقاذ وتركيب نظم الإطفاء فى غرف المحركات التى تلتزم مصر به من أول أكتوبر الماضى. وقال الحسينى فى 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 فى مايو الماضى عن مواصلة

مهمته فى 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 الحسينى التساؤل حول دور هيئة السلامة البحرية فى الرقابة على

مواصفات الأمان على متن سفن نقل الركاب خاصة فى ظل حصول شركات النقل على شهادات صلاحية من مراكز خاصة. واستمعت النيابة الى شهادتى حميدة طه سليمان رئيس قطاع الهيئات والشركات بوزارة النقل ومختار عبد الواحد رئيس قطاع النقل البحرى بالوزارة، حيث تبين أن مهمة الرقابة على السفن هى من اختصاص الادارة الفنية بمصلحة المناور ويدخل فى 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 الملوكة من جانب القطاع الخاص.

■ نصرى عصمت

كشفت تحقيقات النيابة الإدارية فى 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 اجراءات 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 الحسينى 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 ٢٠ 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 ١٢ سبتمبر ٢٠٠٥ عن ملاحظات مماثلة، حيث تبين عدم تنفيذ أى من توصيات التفتيش الأول وطالب بضرورة اتخاذ اجراءات الأمان قبل انطلاق موسم الحج لخطورة الوضع على أرواح الركاب، وتم التفتيش الثالث فى ٢٣ ديسمبر ٢٠٠٥ على