

توصيات النيابة الإدارية في حادث العبارة

حتى لا تتكرر كارثة السلام ٩٨

وضمن قيام جميع السفن بتركيب نظام «الإطفاء الثابت بالمياه» في غرف المحركات والتشديد على مسئولى التفتيش البحرى بالتأكد من وجوده حسب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح. وقيام مسئولى إدارة التفتيش البحرى بالكشف على قوارب النجاة لأن السلام ٩٨ عملت لمدة ٦ سنوات وهى تحمل مواد منتهية الصلاحية منذ عام ١٩٩٤.

واتخاذ الإجراءات القانونية ضد شركتى السنوسى

للمصيانة والتراكم لطفايات الحريق اللتين أصدرتا شهادات صلاحية لـ ٦٣ قارب نجاة وطفائيات الحريق التى كانت على متن العبارة رغم عدم صلاحيتها للاستخدام.

ولأن الحادث كشف قصورا كبيرا فى عمليات التفتيش فقد طالبت النيابة الإدارية بعمل تفتيش دورى كل ثلاثة أشهر على كل العبارات العاملة فى الخط البحرى، والتأكد من تساوى عدد الركاب مع عدد مناسب من قوارب النجاة. وللحفاظ على سلامة الركاب أوصت النيابة بالتأكد من

عدم تجاوز عدد الركاب للعدد المسموح به حتى يسهل إخلاء السفينة فى حال حدوث خطر وإلزام أطقم السفن بإعلام الركاب بوسائل النجاة وكيفية استخدامها قبل الإبحار وعدم السماح للعبارات الناقلة للركاب بشحن براميل زيوت أو مواد بترولية حتى لا تتسبب فى اشتعال الحرائق وتنفيذ القرار الوزارى الخاص بالتأمين على الركاب. أما على المستوى الإدارى فطالبت النيابة بعدم السماح لأى موظف فى الهيئات التى تشرف على الملاحة فى البحر الأحمر بالجمع بين عمله ووظيفة أخرى فى إحدى شركات نقل الركاب حتى لا يصبح كمن يشرف على نفسه واستطلاع رأى الرقابة الإدارية فى تحديد شاغلى الوظائف القيادية والذي تبين مخالفته فى بعض الحالات فى وزارة النقل.

■ نصرى عصمت

لم نكتف هيئة النيابة الإدارية بالتحقيق وحده فى وقائع الإهمال التى أدت لغرق العبارة المنكوبة السلام ٩٨ وأسفرت عن إحالة ٥٩ مسئولا بقطاع النقل البحرى للمحاكمة التأديبية بل تضمن تقريرها النهائى عن الحادث ٦٢ توصية لعلاج أوجه القصور الخطير فى ذلك القطاع حتى لا تتكرر الكارثة التى دفع ثمنها مئات الأسر المصرية.

ووافق المستشار سمير البدوى رئيس هيئة النيابة الإدارية على إرسال التقرير الذى أعده المستشار محمود قناوى الوكيل العام الأول للهيئة إلى وزير العدل ليتم إرساله إلى وزراء النقل والصحة والمالية ورئيس الجهاز المركزى للمحاسبات للعمل بتوصياته وتلافى أخطاء الماضى.

وطالب التقرير بوضع آلية دائمة لمتابعة العبارات والسفن التى تنقل الركاب بين الموانى المصرية والسعودية للوقوف على ما تتعرض له من مخاطر مثل الحريق أو الغرق وهو ما يمكن تنفيذه بتطبيق

عدة مقترحات أهمها: إيفاد مهندس من هيئة السلامة البحرية على كل العبارات المسافرة لنقل ما يجرى بالصوت والصورة إلى معلومات الهيئة وتصميم نظام يلزم الشركات والعاملين على السفن بالاتصال بالموانى كل نصف ساعة للوقوف على عملية الإبحار لتفادى ما حدث للسلام ٩٨ والتي ظلت تحترق لمدة تجاوزت خمس ساعات ولم تبدأ إجراءات البحث والإنقاذ إلا بعد ١١ ساعة من بدء تعرضها للحريق والغرق مما ساهم فى زيادة عدد الضحايا.

وإصدار تعليمات لإلزام موظفى الموانى ومديريها إبلاغ مراكز العمليات بهيئة السلامة بحالات تأخر العبارات فى البحر ومعرفة أسباب تأخر كل باخرة مع تقديم تقرير فوري لوزير النقل والسماح لمحطات الراديو التابعة للشركة المصرية للاتصالات اللاسلكية الاتصال بالسفن على نفقة الشركات التى تديرها وتشغلها وتكليف الرابنة وأطقم السفن بالاتصال هاتفيا بموانى مصر والسعودية.



سمير البدوى