

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٠ فبراير ٢٠٠٦

بعد غرق «عبارة الموت»:

من المسئول عن أرواح الضحايا؟!!

بدون مقدمات فالكارثة لا تحتمل التقديم خاصة أن ضحايا العبارة المنكوبة تجاوز الألف شخص بين أطفال ونساء وشيوخ، سلموا أرواحهم طواعية لتفتالها يد الإهمال داخل عبارة «السلام الميت» التي تكررت حوادثها وقيدت قضاء وقدرًا رغم وجود الجناة أحياء.

ماذا حدث في ليلة الكارثة؟، أين كانت إجراءات الرقابة والتفتيش؟ ومن المسئول عن تعويض أولئك الضحايا؟ وهل هناك تعويض عن فقد الأهل والأحبة وأخيرًا لماذا عبارات السلام بالذات تتكرر حوادثها؟

تلك الأسئلة وغيرها على عريضة الاتهام التي واجهنا بها مالك العبارة العضو بمجلس الشورى القبطان ممدوح إسماعيل في مواجهة الطيار حمدي الطحان رئيس لجنة النقل بالبرلمان... فماذا قال طرفًا لمواجهة رداً على ما طرح من تساؤلات؟!

لدينا شهود أحياء من طاقم المركب

أبلغ الشركة بغرقها أكد صعوبة العودة لانقاذ الضحايا بسبب سوء الأحوال الجوية؟!

قال: القبطان لا بد أن يعلل قراره بعدم العودة إلى موقع الكارثة.. وهذا غير مضبوط إنسانياً.. لكن حالة العبارة والظروف المناخية التي دفعته لاتخاذ هذا القرار هو يقدرها حسب رؤيته، وحسب عدم قدرة عبارته على العودة، لكن ما ذكره القبطان من مبررات سوف يتأكد من صحتها الخبراء المتخصصون الذين ستستعين بهم اللجنة.

قلت: ما هي حدود العلاقة بين النائب البرلماني وبعض المسئولين؟ وهل يجوز استغلالها في مصالح شخصية؟

قال: العلاقة بين أي نائب وأي مسئول لا بد أن تكون قائمة ولا تتصور وجود أي حظر على علاقات أي نائب برلماني ولكن المحذور هو استغلال وضعه البرلماني في تحقيق مكاسب شخصية وهذا يمثل نوعاً من التبرح

رئيس لجنة النقل بمجلس الشعب

■ حمدي الطحان رئيس لجنة النقل بمجلس الشعب وأحد خبراء الملاحة الجوية، وبحكم خبرتك البرلمانية كرئيس للجنة النقل أكثر من دورة بماذا تفسر وقوع حادث العبارة «السلام ٩٨» خاصة أنه ليس الأول على هذا الخط الملاحي بين مصر والسعودية؟!

قال: سوف تشكل لجنة تقصى حقائق من المجلس صباح الأحد المقبل لكشف غموض الحادث والانتقال إلى موقع الكارثة في البحر الأحمر، وهذه اللجنة سوف تضم على الأقل ٢٠

نائبا من مختلف التيارات السياسية بالمجلس وسوف نستعين بخبراء متخصصين في مجال النقل البحري من الجامعات المصرية وبعض الخبراء الأجانب لوضع التقارير الفنية والتأكد من شروط السلامة البحرية للوقوف على السبب الحقيقي لغرق العبارة، وهل كان من الممكن انقاذ الركاب قبل غرقهم؟ أم انه كان هناك تباطؤ في عمليات الانقاذ.

قلت: قائد العبارة «سانت كاترين» التي تمتلكها نفس الشركة المالكة لعبارة الموت الذي

عام ٢٠٠٥

قال : من الممكن أن نتلقى تقريراً يؤكد سلامتها اليوم وتتعرض نفس المركب لحادث طارئ في الغد، لكن نحن بصدد حادث محدد ولانستطيع ان نجزم بحقيقة اسبابه، وتتصور أن خبراء النقل البحري المرافقين لاعضاء لجنة تقصى الحقائق خاصة خبراء هيئة قناة السويس سوف يصلون إلى السبب الحقيقي للحادث خاصة انه يعد أكبر كارثة بحرية في تاريخنا إن لم تكن من أكبر الحوادث العالمية.

■ وكما من الوقت سوف تستغرق لجنة تقصى الحقائق في كشف حقيقة ما حدث؟

هذا الحادث كبير وسوف نبحثه من جميع جوانبه حتى ينتهي تقرير اللجنة بوضع الأسس الصحيحة التي تمنع تكرار مثل هذه الحوادث في المستقبل أو على الأقل التخفيف من حدة آثار مثل هذه الحوادث المماثلة.

■ قلت : غياب صاحب الشركة عن جلسات مجلس الشورى وقت مناقشة الحادث ألقى بالشكوك حوله فما رأيك؟

قال: عدم حضوره كان من الأوفق لأن واقع الأمر يشير إلى أنه هو صاحب المصلحة وغيابه تقتضي السوابق والنظم البرلمانية المتعارف عليها، فلا يجوز له حتى عند حضوره ان يشترك في التصويت أو المناقشة باعتباره طرفاً في القضية.

■ قلت : وهل رفع العلم البنمى على معظم عبارات السلام له دلالة

المرفوض وفقاً لما نص عليه الدستور في المادة ٩٥.

■ لكن بعض النواب يخالفون الدستور ويهتمون بمشروعاتهم الشخصية؟

قال: هذه مسألة تتعلق بكل نائب، وهنا لانملك أن نلوم النائب بمفرده، لكن يجب علينا ايضاً محاسبة كل من سهل له هذه المكاسب عن طريق هذه العلاقة دون سند من القوانين والقواعد.

■ قلت : هذه العبارة تنتمي للشركة المالكة لـ ١٦ عبارة مماثلة،

فكيف نتأكد من تطابق شروط السلامة على هذه العبارات؟

قال : هذا كله سوف يتضح من فحص هذه العبارات التي يجب أن تكون محققة لمستوى الامان المطلوب. وإذا ثبت عدم ذلك تقع المسؤولية هنا على قطاع النقل البحري ككل والسلامة البحرية، وكذلك الميناء الذي تبحر منه وإليه.

■ وتكرار حوادث هذه العبارات بالذات بماذا يشير؟

قال : سوف نبحث الأمر من جميع جوانبه عن طريق خبراء النقل البحري من مصر والخارج لنكشف عن السبب وراء هذه الحوادث المتكررة ومدى التزامها بتطبيق قواعد الامان المطلوبة وشروط السلامة التي يتم تطبيقها من خلال إجراءات التفتيش فربما يكون لدينا قصور أو إهمال في التطبيق.

■ قلت : صاحب العبارة قال إن آخر تقارير الصلاحية عن العبارة المنكوبة تلقاها بتاريخ ٣٠ يونيه

لجنة برلمانية لكشف أسباب الفرق

أجرى المواجهة:

عبدالعظيم الباسل

تصوير: مصطفى السنوسى

الحقيقة. بالمتابعة لايد أن نصل إلى أسباب الحادث مهما طالت إجراءات الفحص والبحث والتقصي خاصة أن هناك بعض الناجين من الحادث وبينهم بعض أفراد طاقم العبارة الذين عايشوا السفينة ورأوها بعيونهم أثناء عرقها

قلت : ما هو تعليقكم على قرار هيئة موانئ البحر الأحمر بمنع إبحار عبارات السلام إلى أجل غير مسمى؟

قال : هذا القرار بمنع إبحار عبارات السلام يعد إذانة واضحة لقطاع النقل البحرى ككل، فأي كسات هذه الصرامة، وتلك الإجراءات قبل وقوع الحادث. ولماذا لم يتخذ قراره بالمنع إلا بعد الكارثة. وهل كنا فى حاجة إلى تشجيع من هيئة الموانئ السعودية التى رفضت دخول عبارتين متتاليتين من عبارات هذه الشركة.

إن ذلك كله سيكون موضوع بحث دقيق من جانب خبراء لجنة تقصى الحقائق البرلمانية التى ستبدأ عملها بعد غد الأحد لكشف حقيقة ما حدث.

خاصة فى تصوركم؟

قال : ليس له أية دلالة خاصة وأى سفينة تحمل أى علم لدولة أخرى وتعمل لدى موانئنا البحرية لايد أن تخضع لأسس وشروط السلامة التى تطبقها هذه الموانئ ولو فى حدها الأدنى بغض النظر عن العلم الذى ترفعه. وهناك العديد من السفن العالمية والأوروبية تحمل أعلام دول أخرى مثل ليبيريا وسنغافورة وبنما وغيرها بشرط التزامها بأسس السلامة البحرية.

■ وحدود سلطات الموانئ المصرية عليها؟

قال : تطبيق كل الإجراءات المعمول بها مع أى مركب دون أى تهاون فى تشديد الإجراءات المتبعة فى أعمال الصيانة والتفتيش ولايمنع أى علم اجنبى من تطبيق إجراءات التفتيش على المراكب التى تستخدم الموانئ المصرية.

■ قلت : علق صاحب الشركة الاتهام ومسئولية غرق السفينة على ذمة اكتشاف الصندوق الأسود الذى سيتمكن من كشف الحقيقة بمفرده؟

قال : العثور على الصندوق الأسود قد يساعد فى كشف ما حدث بصورة أسرع أو يقطع بحقيقة السبب المباشر للغرق، لكن إذا تعذر الحصول عليه فهل هذا يعنى أننا لن نصل إلى