



تفاهم معاناة أهالي سقطرى بعد سيطرة التحالف على الأرخبيل (Getty)

تفاهمت معاناة أهالي أرخبيل سقطرى، رغم عدم وجود معارك عسكرية في جزرهم بين الحوثيين والتحالف السعودي الإماراتي إذ منعت رحلات الطيران لفترة كبيرة ما فاقم من عزلتهم، وصاروا مجبرين على السفر بحرا عبر سفن متهالكة

وتوقفه عن الضخ، وبعد عملية صيانة محدودة اشتغل المحرك وتحركت السفينة بصعوبة، حتى وصلت إلى المياه الإقليمية لسلطنة عمان، كما يؤكد صالح. وتتكرر أعطال السفن المتجهة من حضرموت إلى سقطرى، وفق تأكيد محمد هارون مدير عام وزارة النقل في سقطرى، والذي قال لـ«العربي الجديد»: «من الأسباب التي تؤدي إلى فقدان السفن وغرقها حدوث عطل في المحرك، والحمولة الزائدة وعدم امتلاك السفن وسائل تواصل، وعدم وجود رادار يحدد مواقع السفن».

ويعيد الوزير كفاين أسباب فقدان السفن المخصصة للبضائع واختفائها وسط المحيط، إلى الإبحار في ظروف مناخية صعبة، فضلا عن عدم امتلاكها لوسائل السلامة والأمان، مؤكدا أن وزارته أصدرت توجيهات للصيداء بعدم استخدام سفنهم لنقل الركاب، لكونها غير مؤهلة وتفتقر إلى اشتراطات السلامة. لكنه لا ينفي استمرار استخدامها من قبل بعض الصيادين بطريقة مخالفة، كما يقول، موضحا أن ظاهرة اختفاء السفن لا علاقة لها بأعمال القرصنة أو الأحداث التي شهدتها المحافظة (الصراع بين المجلس الانتقالي المدعوم إماراتيا والحكومة الشرعية والذي انتهى بسيطرة الأول على الأرخبيل). وتتفاقم المشكلة بسبب تعامل السلطة المحلية في سقطرى الخاصة للنفوذ الإماراتي مع حوادث السفن بإمكانيات متواضعة، إذ لا تمتلك فرق إنقاذ متخصصة ولا معدات ضرورية للقيام بمهام الإنقاذ، لفتت ترسل قوارب صغيرة تابعة للصيادين للبحث عن السفن المفقودة، ولا تملك غير التنسيق مع السلطين المحليتين في محافظتي المهرة وحضرموت، وكذلك بحرية سلطنة عمان، وفق ما يقول الجريبي.

استجداء الحلول

يتوقف حل مشكلة حوادث فقدان السفن في عرض البحر على توفير الدولة لسفن آمنة وتمتلك معايير السلامة، من أجل نقل المسافرين، وفق الوزير كفاين. وتواصلت السلطة المحلية مع الحكومة الشرعية لشراء عبارة بحرية تتوفر فيها المعايير والمواصفات الدولية، وفق الجريبي الذي أكد على صدور توجيهات من رئاسة الجمهورية والحكومة بعملية الشراء بعد غرق سفينة مطلع ديسمبر/ كانون الأول 2016، وبالفعل بدأت الإجراءات في وزارة المالية، لكن الأحداث التي شهدتها المحافظة وعدم الاستقرار حال دون استكمال الأمر، كما يقول. التأخر في تلك الإجراءات جعل أهالي سقطرى يشكون في جدية الحكومة بمحاولة وضع حد لمعاناتهم، وفق ما يقول صالح.

وفي محاولة لتوفير حلول مؤقتة، قال مدير عام وزارة النقل في سقطرى لـ«العربي الجديد»، نسعى لوضع مواصفات وضوابط نقل الركاب، وتشمل وسائل السلامة وعدم الجمع بين المسافرين وحمولات البضائع، والتنسيق بين الموانئ بحيث يقوم الميناء الذي تبحر منه السفينة بإبلاغ الميناء الذي تنتجه إليه الرحلة وتمديد الإبحار، وفي حال تأخر وصولها تبدأ عملية البحث مباشرة.

لكن مدير عام ميناء سقطرى ينفي حدوث تنسيق بين الموانئ، مؤكدا أن الأمور تسير بشكل عشوائي. وتابع إن إدارة ميناء سقطرى تلقت وعودا من البرنامج السعودي لتنمية وإعمار اليمن مطلع مارس/ آذار الماضي، يعمل برح مراقبة لرصد حالات الطقس والرياح وتقديم التحذيرات للبحارة بهدف تأمين الرحلات وتحديد أماكن السفن بالبحر من خلال الرادارات، وهو ما يفقده الميناء حاليا، لكنه يشكك بجدية تلك الوعود، كونها لا تحتاج كل هذا الوقت للتحقق على أرض الواقع.

ويعيد الوزير كفاين أسباب فقدان السفن المخصصة للبضائع واختفائها وسط المحيط، إلى الإبحار في ظروف مناخية صعبة، فضلا عن عدم امتلاكها لوسائل السلامة والأمان، مؤكدا أن وزارته أصدرت توجيهات للصيداء بعدم استخدام سفنهم لنقل الركاب، لكونها غير مؤهلة وتفتقر إلى اشتراطات السلامة. لكنه لا ينفي استمرار استخدامها من قبل بعض الصيادين بطريقة مخالفة، كما يقول، موضحا أن ظاهرة اختفاء السفن لا علاقة لها بأعمال القرصنة أو الأحداث التي شهدتها المحافظة (الصراع بين المجلس الانتقالي المدعوم إماراتيا والحكومة الشرعية والذي انتهى بسيطرة الأول على الأرخبيل). وتتفاقم المشكلة بسبب تعامل السلطة المحلية في سقطرى الخاصة للنفوذ الإماراتي مع حوادث السفن بإمكانيات متواضعة، إذ لا تمتلك فرق إنقاذ متخصصة ولا معدات ضرورية للقيام بمهام الإنقاذ، لفتت ترسل قوارب صغيرة تابعة للصيادين للبحث عن السفن المفقودة، ولا تملك غير التنسيق مع السلطين المحليتين في محافظتي المهرة وحضرموت، وكذلك بحرية سلطنة عمان، وفق ما يقول الجريبي.

مسار إجباري

لا يوجد خيار أمام المسافرين من جزيرة سقطرى الواقعة وسط المحيط الهندي على بعد حوالي 300 كيلومتر عن أقرب نقطة من الساحل اليمني، وفق ما يقول وكيل أول عدن، سوى المجازفة وخوض البحر بسفن شحن البضائع أو سفن صيد صغيرة لا تمتلك أدنى درجات السلامة وليست مؤهلة لنقل المسافرين، وفق ما يقول وكيل أول محافظة سقطرى، وتفتقر، سقطرى كبرى جزر الأرخبيل، والتي يصل طول شريطها الساحلي إلى 300 كيلومتر، إلى وسائل نقل بحرية مخصصة للمسافرين، منذ بداية الحرب وسيطرة قوات التحالف السعودي الإماراتي على الأجواء والمطارات اليمنية، باستثناء رحلة واحدة للخطوط الجوية اليمنية (الناقل الوطني) أسبوعيا، جرى استئنافها منذ مارس 2018، لكن تلك الرحلة لا تتناسب مع أعداد المسافرين الكبيرة، فضلا عن ارتفاع سعر التذكرة الذي يصل في الدرجة العادية إلى 50 ألف ريال يمني (60 دولارا أميركيا) وفي الدرجة الأولى إلى 150 دولارا، كما يقول علي محمد هارون مدير عام وزارة النقل بسقطرى، مضيفا أن الخطوط الجوية اليمنية قبل الحرب كان لها رحلتان أسبوعيا، فضلا عن رحلات متقطعة لطيران السعيدة (شركة خاصة). ارتفاع سعر تذاكر



يفتقر أرخبيل سقطرى إلى وسائل نقل بحرية آمنة

فقدت 9 سفن قبالة شواطئ سقطرى خلال سنوات الحرب في اليمن

السفن خلال العشر سنوات الماضية بـ17 حادثة، محمدا في إفادته لـ«العربي الجديد»، أبرز تلك الحوادث، بغرق سفينة على متنها 61 راكبا توفي منهم في عرض البحر 27 شخصا، مطلع ديسمبر/ كانون الأول 2016.

كيف تختفي السفن في مياه الجزيرة؟

تستغرق الرحلة على متن سفن نقل البضائع من مدينة المكلا عاصمة محافظة حضرموت، وحتى سقطرى والتي أصبحت محافظة مستقلة بقرار جمهوري صدر في 13 أكتوبر/ تشرين الأول 2013، ثلاثة أيام، وفق تأكيد 3 من المسافرين، من بينهم جعان عبدالله، والذي يصف رحلته على سفينة المنار، قائلا: «غمرت مشاعر الفرح المسافرين قبيل انتهاء الرحلة التي لم يتبق منها سوى 18 ميلا من بين 346 ميلا بحريا إجمالي طول المسافة لنصل إلى بر سقطرى، لكن سرعان ما تبدلت الأحوال وساد الفزع بعد أن زادت سرعة الرياح، وارتفعت الأمواج، وتسربت المياه إلى السفينة في الوقت الذي كان الدينامو معطلا وغير قادر على إعادة ضخ المياه للخارج، فاستخدمنا كل الوسائل المتاحة لإخراجها من السفينة والقينا جزء من الحمولة. لكن الأمواج والتيارات المائية استمرت في إبعاد السفينة عن الجزيرة حتى وصلت إلى قرابة 100 ميل من محافظة المهرة شرق اليمن»، وهو ما يؤكد صالح، مضيفا: «زاد الفزع بعدما بدأ الطعام في النفاذ ولم يبق سوى التمر والماء الذي تحمله السفينة في خزان يتسع لـ 10 براميل (سعة البرميل 159 لترا)»، وما زاد الطين بلة، فشل محاولات الاستغاثة بسفن تجارية وبوارج حربية كانت تمر في المياه الدولية من خلال إشعال النار في أقمشة وإطارات كانت على السفينة لكن بدون جدوى وصار كل مسافر يبحث عن وسيلة أو أداة للنجاة في حال غرقت السفينة».

وفي اليوم العاشر من فقدان سفينة المنار تفحص ربانها المحرك. فوجد خلا في الجير (ناقل الحركة) بسبب تعطل فلتر الزيت

سقطرى: زكريا حزام

بعد مرور 14 يوماً على فقدان سفينة المنار اليمنية في المحيط الهندي، والتلاشي التدريجي

لفرص البقاء على قيد الحياة، تمكن مبارك علي صالح ورفاقه المسافرون، من التواصل مع شقيقه في الإمارات عبر خط جوال إماراتي (تعمل شركة اتصالات الإماراتية في أرخبيل سقطرى وقوت شبكتها فيه)، ليبلغ وزير الثروة السمكية في الحكومة الشرعية فهد كفاين، عن فقدان السفينة العائدة إلى جزيرة سقطرى من مدينة قصير الساحلية التابعة لمحافظة حضرموت والتي انتهى بها المطاف قرب المياه الإقليمية لسلطنة عمان. حرك كفاين وهو أحد أبناء سقطرى، قوارب لإنقاذ صالح و18 مسافراً آخرين، كما يقول مضيفا أن مخاوف فقدان السفينة في قلب البحر القلق والفزع المتفاقمة لدى أبناء الجزيرة، بسبب تكرار تلك الحوادث، كما يقول لـ«العربي الجديد».

أهوال الموت التي عاشها صالح ورفاقه في عرض البحر، عانى منها مسافرون آخرون على متن سفن فقدت قبل وصولها إلى بر سقطرى خلال سنوات الحرب التي حالت دون تنقل سكان الجزيرة جوا، نتيجة إقفال التحالف السعودي الإماراتي لرحلات طيران الخطوط الجوية اليمنية من وإلى الجزيرة في 26 مارس/ آذار 2015، بحسب صالح الذي كان عائدا من رحلة علاجية لزوجته في حضرموت، مؤكدا على عدم وجود وسيلة أخرى يمكنهم السفر عبرها، سوى سنن نقل البضائع المتهالكة. منذ ذلك الحين وحتى سبتمبر/ أيلول 2020، فقدت 9 سفن قبالة شواطئ سقطرى، وفق إحصاء وكيل أول محافظة سقطرى رائد محمد الجريبي، والذي أكد لـ«العربي الجديد» على غرق ما بين 70 و80 شخصا نتيجة تلك الحوادث، بينما يقدر وزير الثروة السمكية، حوادث