خراسان روزنامه صبح ایران
شنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۳۹۷ .۲۵ شعبان ۱۴۳۹ .شماره ۱۹۸۱۶

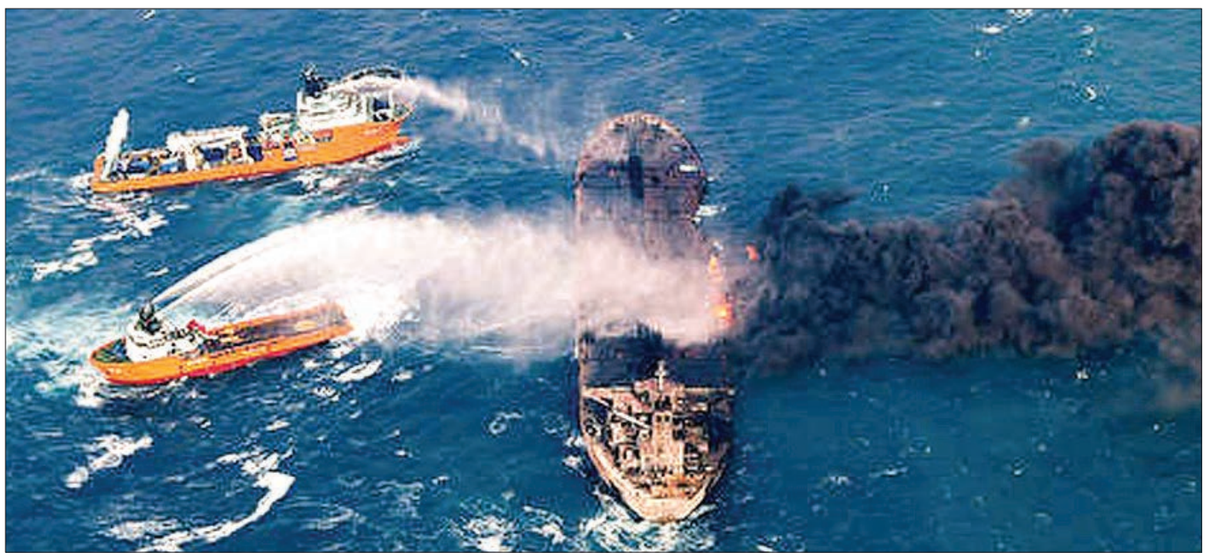
سرپرست مدیریت بازرگانی شرکت ملی نفتکش گفت: شاید در طول ۱۰ سال چهار یا پنج حادثه تصادف داشته ایم ولی نه کسی فهمید و نه رسانه ای شد، چون پرداخت خسارت آن انجام شد، اصلا بیمه برای همین است و مسئله از طرف بیمه گرها حل شد و کشتی تعمیراتش را انجام داد، مسائل مالی معمولا همیشه حل می شود، این مسائل انسانی است که اثرش در زمان طولانی باقی می ماند.

مسائل مالی حادثه سانچی حل می شود اما اثر مسائل انسانی باقی می ماند

نحوه پیگیری غرامت و بیمه نفتکش سانچی در گفت و گو با یک مقام مسئول در شرکت ملی نفتکش

دریافت بیش از ۳۰ میلیون دلار خسارت بدنه سانچی

پیگیری حقوقی سانحه سانچی در دادگاه هنگ کنگی ادامه دارد



حسین بردبار- برخورد کشتی نفتکش سانچی با کشتی فله بر کریستال یکی از بزرگ ترین سوانح دریایی در نوع خود را در ۱۶ دی ماه ۹۶ رقم زد، البته بزرگی این فاجعه بیش از آن که متوجه ابعاد دو کشتی باشد، متوجه از دست رفتن جان بیش از ۳۲ نفر انسان است و گرنه تاریخ سوانح دریایی جهان، فجایعی با ابعاد بزرگ تر را نیز به خود دیده است اما آن چه در این حادثه تلخ روی داد، دارای ابعاد انسانی و حقوقی گسترده ای است که باید همچنان پیگیری شود؛ این پیگیری ها می تواند دو جنبه اصلی داشته باشد، یک جنبه به ابعاد انسانی ماجرا برمی گردد از جمله جلوگیری از وقوع چنین حوادثی و مهم تر از آن جلوگیری از فاجعه از دست رفتن جان انسان ها در صورت تکرار حوادث مشابه و دیگری پیگیری ابعاد حقوقی و مالی مسئله نظیر گرفتن غرامت و خسارت بیمه است که هر دو موضوع را با شهرام فرحبد، سرپرست مدیریت بازرگانی شرکت ملی نفتکش در میان گذاشتیم و پاسخ گرفتیم. ۱۶ دی ماه ۹۶ یک کشتی فله بر چینی حامل ۶۴ هزار تن گندم در سواحل شانگهای با نفتکش ایرانی سانچی برخورد کرد که حامل بیش از ۱۳۰ هزار تن میعانات گازی بود، در این حادثه، ۳۰ تبعه ایرانی و دو بنگلادشی نفتکش سانچی جان خود را از دست دادند و طبق توافق نامه منعقد شده بین مقامات چهار کشور پاناما، ایران، چین و هنگ کنگ، مقرر شد پس از بررسی های همه جانبه اسناد و مدارک و جعبه سیاه این دو کشتی بزرگ تجاری و مصاحبه حضوری با خدمه کشتی چینی مقصر این حادثه اعلام شود.

کشتی نفتکش سانچی ایران روز ۱۶ دسامبر ۲۰۱۷ مطابق با ۲۵ آذر ۹۶ بندر عسلویه ایران را با هزاران تن میعانات گازی به مقصد بندر دایسان کره جنوبی ترک کرد و بنا بود در ۱۸ دی سال ۹۶ در این بندر پهلو بگیرد. از طرفی ۱۵ دسامبر ۲۰۱۷ مطابق با ۲۴ آذر ۹۶، کشتی کریستال چین بندر کالامای آمریکا را به مقصد دونگاوان چین ترک کرد تا در روز ۲۰ دی سال ۹۶ در این بندر پهلو بگیرد، اما در ۱۶۰ مایلی شانگهای ساعت ۱۹ و ۵۰ دقیقه به وقت محلی در دریای چین با یکدیگر برخورد کردند. به تازگی در ۱۵ اردیبهشت ماه امسال نتایج رسیدگی هیئت ایرانی به این سانحه در سازمان بنادر و دریانوردی با حضور خبرنگاران اعلام شد که در این جلسه رئیس هیئت ایرانی رسیدگی به سانحه برخورد نفتکش سانچی با کشتی فله بر چینی کریستال اعلام کرد از نظر دیده بانی و تشخیص تصادف هر دو کشتی مقصر بوده اند اما این که میزان تقصیر هر یک از دو طرف چقدر بوده است اعلام نشد و البته در این جلسه علت اصلی وقوع حادثه که اگر اتفاق نمی افتاد، چنین سانحه ای نیز رقم نمی خورد، تغییر مسیر کشتی کریستال حدود ۱۵ دقیقه قبل از سانحه اعلام شد. در حاشیه این مراسم فرصتی دست داد تا به سراغ شهرام فرحبد سرپرست مدیریت بازرگانی شرکت ملی نفتکش برویم و کنکاش بیشتری از نحوه پیگیری حقوقی و بیمه ای ماجرا و جلوگیری از تکرار چنین حوادث تلخی در آینده داشته باشیم که در ادامه می خوانید:

شرکت ملی نفتکش تا کنون درباره دریافت غرامت کشتی سانچی چه اقداماتی کرده است؟

-غرامت قسمت های مختلفی دارد، اگر منظور خسارات مختلفی باشد که شرکت متحمل شده، در حال طی مسیر حقوقی خودش است.

این خسارت ها شامل چه مواردی است؟

-شامل از دست دادن کشتی، هزینه هایی که بابت آلودگی دریا متوجه ما شده است، پاک سازی محیط زیست و امثال این ها، هر هزینه ای بشود که البته نهایی نشده است، خسارت های مرتبط با از دست دادن خدمه نفتکش یا غرامت فوت، چیزی که باید طبق قانون به آن ها پرداخت شود، در راستای همان اقدامات حقوقی که عرض کردم از طرف مقابل ادعا خواهد شد. خسارت هایی که بین دو طرف ادعا می شود از طرف بیمه گران مربوط حل و فصل می شود و دو طرف به صورت مستقیم مواجهه ای ندارند.

فکر می کنید در مجموع این مواردی که گفتید حدود چقدر می شود؟

-برآورد نهایی نشده است. در حال برآورد همه هزینه های مربوط به این موارد و ارائه آن به دادگاه هستیم ولی همه خسارت های ممکن و متحمل را ادعا کرده ایم.

البته مطرح شده حدود ۳۲ میلیون دلار آن فقط مربوط به کشتی است که گرفته اید؛ درست است؟

-بله، منتها همه این ها بستگی دارد، چون وقتی از نفر مقابل ادعای خسارت می کنید باید اول میزان تقصیر هر کدام از دو طرف مشخص شود و تا میزان تقصیر مشخص نباشد طبیعتا هر کسی در چنین حادثه ای نفر مقابل را صد در صد مقصر می داند، ما هم وظیفه مان این است که چنین کاری را بکنیم، حالا این که در نهایت به کجا بینجامد، ما لوایحی را به دادگاه ارائه داده ایم و پروسه حقوقی شروع شده است ولی شاید حتی دو یا سه سال طول بکشد تا نهایی شود.

به چه دادگاهی ارائه داده اید؟

-دادگاهی که ما ارائه دادیم بر اساس پیشنهاد کلوب پی اند آی (P&I: Protection and Indemnity یعنی محافظت و جبران خسارت) بوده است که مسئول جبران چنین خسارت هایی هستند. ما در دادگاه هنگ کنگ لایحه ای را ارائه کرده ایم.

به دادگاه خود کشور هنگ کنگ یا دادگاه بین المللی خاصی که در این کشور مستقر است؟

-نه، این دادگاه بین المللی نیست، یک پروسه حقوقی پیچیده است؛ حسب این که تصادف کجا اتفاق افتاده است، پرچم کشتی ها مربوط به کجاست، مالکان چه کسانی هستند، یک جاهایی امکان طرح دعوا وجود دارد، کلوب پی اند آی مهم ترین بیمه گر ماست و تمام این گونه مسائل را تحت پوشش خود قرار داده است، هزینه های حقوقی آن هم شاید چند میلیون دلار بشود که تحت پوشش همان کلوب است، آن ها می گردند و جست وجو می کنند تا ببینند بهترین جایی که می توانید طرح شکایت یا دعوا کنید، کجاست که بر اساس نظر آن ها طرح دعوا در هنگ کنگ انجام شده است.

برای گرفتن بیمه آیا شرکت بیمه گری هست که اقدام کند؟

-صد در صد

دقیقا کدام شرکت کار بیمه را انجام می دهد؟

-ما دو بیمه داریم، یکی بیمه اموال است که همه جا دارند، شما اموال شرکت را از این طریق بیمه می کنید، بیمه گر کشتی های ما، بیمه گرهای بین المللی و تراز اول دنیا و مجموعه ای از بیمه گرها هستند که توسط یک بیمه گر به عنوان رهبر هدایت می شوند، بیمه گر رهبر ما نروژی است و بیمه پی اند آی ما هم انگلیسی است.

آیا شرکت های نروژی و انگلیسی اقدامی برای پرداخت خسارت به ما کرده اند؟

-بله، بخشی اعظم خسارت بدنه کشتی مان را گرفتیم.

به چه میزان؟

-بیمه های ما مجموعه ای از بیمه گران تراز اول دنیا به رهبری بیمه گر نروژی هستند و بخشی از پوشش بدنه کشتی در ایران توسط بیمه گرهای داخلی انجام شده است.

توتال لاس (totalloss) اتفاق افتاده است؟

-بله، توتال لاس است.

برای پرداخت خسارت به بازماندگان حادثه چه اقداماتی انجام شده است؟

-بازماندگان حادثه طبق قرارداد استخدامی شان مشمول غرامت فوت می شوند که بر مبنای استاندارد آی تی اف است (فدراسیون جهانی کارگران) و پس از طی مراحل قانونی و ارائه مدارک حصر وراثت قابل پرداخت است.

برای دو تبعه بنگلادشی هم همین طور؟

-بله برای آن ها هم همین طور است

شرکت ملی نفتکش اقدامی هم برای این که این اتفاق در آینده نیفتد و از حوادث مشابه در آینده جلوگیری کند، انجام داده است؟

-ببینید، کلا حادثه موضوع تازه ای در دریا نیست، شما ببینید حوادث هوایی و جاده ای اتفاق می افتد، هر روز در کشور خودمان ۴۴ نفر در حوادث جاده ای طبق آمار رسمی کشته می شوند، یعنی در هفته به اندازه یک هواپیمای ایرباس تلفات داریم.

اما ابعاد این فاجعه خیلی بزرگ بوده است

-بله، ما هم حادثه داشته ایم، حادثه همیشه در پی زنجیره ای از اشتباهات اتفاق می افتد که آن زنجیره در نهایت منجر به یک حادثه می شود و در حوادث دریایی وقتی برخورد بین دو کشتی پیش می آید هیچ وقت نمی بینید که بگویند یک کشتی صد در صد مقصر است مگر این که کشتی دیگر به صورت ثابت لنگر انداخته باشد یا در اسکله بوده و یکی با آن برخورد کرده است و گرنه همیشه مقصر دو طرف هستند. به هر حال در هر حادثه ای که اتفاق می افتد ما یک سیستم کیفی داریم که حادثه در آن بررسی و عوامل ایجاد کننده آن شناسایی می شود و سعی می کنیم در مقابل آن دستور العمل های پیشگیرانه (preventive action) برای کشتی ها بر اساس یافته های مان بفرستیم تا این حوادث تکرار نشود، حوادث همیشه خودشان منشائی برای تغییر قوانین بوده اند. اگر کنوانسیون های دریایی را مرور کنید، می بینید که برای مثال حادثه اکسون وال دیز، حادثه پرستیج یا حادثه اریکا یا دیگر حوادث بزرگ که البته در هیچ کدام این حوادث تعداد تلفات به این مقدار (حادثه سانچی) نبوده است، همه این ها موجب ایجاد اصلاحیه در یک کنوانسیون شده اند. این حالت تداوم دارد و این دستور العمل ها به یک جا ختم نمی شود، به اصطلاح بهبود مستمر اتفاق می افتد و در سیستم وجود دارد. شرکت ملی نفتکش یکی از شرکت هایی است که نه تنها قوانین و مقررات سازمان جهانی دریانوردی را دنبال می کند بلکه به مراتب استانداردهای بالاتری را نگه می دارد که به خاطر اجاره کننده هایی است که در سطح بین المللی دارد و همیشه سعی کرده است استانداردهایش بالاتر از حدی باشد که در قوانین و کنوانسیون های جهانی دریانوردی وضع کرده اند و اجرا می شود. بنابراین قطعا در سیستم خودمان نیز آن بخشنامه های پیشگیرانه و اقدامات پیشگیرانه انجام شده و ادامه خواهد یافت.

موضوع مهم در این جا، این است که ما بالاخره ۳۰ نفر را از دست دادیم، البته حادثه ابعاد مادی دارد ولی ابعاد انسانی آن دلخراش تر است.

-اصلا بزرگی حادثه به همین دلیل است، اگر این نفرات شهید نمی شدند و این حادثه پیش نمی آمد، اصلا فکر نمی کنم مسئله این قدر بزرگ می شد، مثل تصادفاتی که ما طی ۱۰ سال قبل هم داشته ایم، شاید در طول ۱۰ سال چهار یا پنج حادثه تصادف داشته ایم ولی نه کسی فهمید و نه رسانه ای شد، چون پرداخت خسارت آن انجام شد، اصلا بیمه برای همین است و مسئله از طرف بیمه گرها حل شد و کشتی تعمیراتش را انجام داد، مسائل مالی معمولا همیشه حل می شود، این مسائل انسانی است که اثرش در زمان طولانی باقی می ماند.

خب برای این که این گونه مسائل انسانی دوباره تکرار نشود آیا به جمع بندی رسیده اید، کشتی فله بر کریستال که با سانچی تصادف کرد بالاخره توانست خدمه خودش را نجات دهد، آیا می خواهید در آینده تجهیزات ویژه ای برای خدمه نفتکش ها در نظر بگیرید؟

-ببینید، آن چه ما باید داشته باشیم اکنون داریم، خیلی هم بیشتر از استانداردهای بین المللی است، آن چه باید داشته باشیم چه از نظر استاندارد پرسنل، چه از نظر استاندارد تجهیزات کشتی، از همه لحاظ {داریم} این کشتی زیر نظر یک سازمان رده بندی بین المللی با عنوان دی ان وی جی ال بوده است، اگر این ها را نداشته باشد، اصلا نمی تواند تردد کند، مثل هواپیما یا دیگر وسایل نقلیه، آن موضوعی که الان صحبتش هست، این است که با توجه به شدت این حادثه قطعا پیشنهادهایی به سازمان جهانی دریانوردی خواهد شد که شاید یک سری تغییرات ایجاد شود، برای مثال تجهیزاتی که الان روی یک هواپیما یا کشتی هست، نسبت به تجهیزات یک کشتی یا هواپیمای مربوط به ۲۰ سال گذشته فرق کرده است، نمی شود بگویید که از اول همین ها بوده است و الان هم همین هاست، این ها چگونه تغییر کرده است، از حوادث پیش آمده، درس هایی گرفته اند و دیده اند که مثلا فلان تجهیزات کفایت نمی کند و باید چیز دیگری هم به آن اضافه شود، وگرنه کشتی سانچی از همه لحاظ تمام استانداردها را رعایت می کرده است.

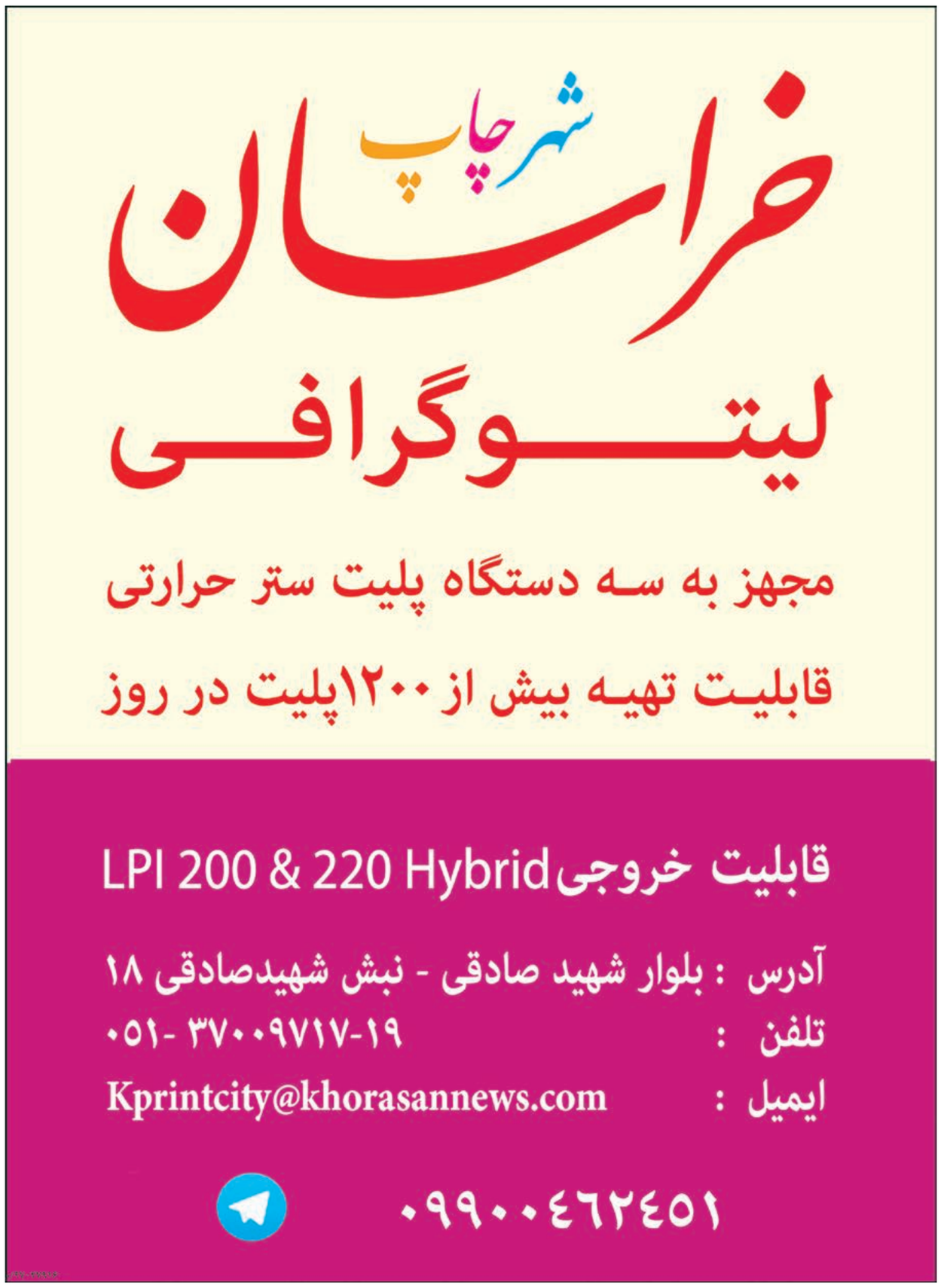
نگاه

آغاز عملیات تخلیه سوخت مخازن سانچی و یافتن پیکرها

عملیات غواصی برای تخلیه سوخت کشتی سانچی و جست وجو برای یافتن پیکرها به زودی آغاز می شود. محسن بهرامی سخنگوی شرکت ملی نفتکش از عملیات غواصی در منطقه غرق شدن کشتی سانچی به منظور کشف احتمالی پیکرها و تخلیه سوخت کشتی خبر داد. پیشتر «نصرا... سردشتی» مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران نیز خبر داده بود: از هجدهم اردیبهشت ماه عملیات زیرآبی شامل غواصی و ارسال روبات زیر دریایی در محل غرق شدن لاشه نفتکش سانچی انجام می شود. وی اهداف اصلی این عملیات را بررسی وضع بدنه و ساختمان کشتی با توجه به نظر مشاوران برای امکان سنجی، برنامه ریزی و عملیات تفحص پیکر مطهر شهیدان سانچی و تخلیه سوخت باقی مانده در مخزن های نفتکش اعلام کرده بود. به گزارش فارس، محسن بهرامی سخنگوی شرکت ملی نفتکش ایران در حاشیه بیست و سومین نمایشگاه بین المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی در جمع خبرنگاران با اشاره به این که کشتی تدارکاتی چینی ها یکی دو روز است که برای عملیات غواصی در منطقه غرق شدن کشتی سانچی مستقر شده است، گفت: اکنون غیر از غواصی در منطقه غرق شدن کشتی سانچی موضوع با اهمیت برای چینی ها بحث آلودگی زیست محیطی است. وی با اشاره به این که کشتی سانچی در مرحله اول آتش سوزی حدود ۱۹۰۰ تن نفت کوره و ۱۰۰ تن گازوئیل به همراه داشت، گفت: البته این مقدار برای همان روزهای نخست آتش سوزی است و الان قطعاً این میزان کاهش پیدا کرده اما رقم دقیقی از میزان این سوخت در اختیار نداریم. وی با بیان این که منطقه ای که کشتی سانچی در آن غرق شده همواره در شرایط توفانی قرار دارد، اظهار کرد: در طول سال فقط ۱/۵ ماه این منطقه آرام است و اگر قرار باشد عملیاتی صورت بگیرد باید در این ۱/۵ ماه انجام شود. کاپیتان بهرامی با اشاره به این که تجهیزات مورد نیاز برای خارج کردن سوخت و همچنین غواصی در این عمق از کشور هلند تهیه شده است، گفت: این شرکت چینی به همراه متخصصان هلندی قصد دارند در صورت امکان کار غواصی را برای یافتن احتمالی پیکرهای باقی مانده در نفتکش سانچی انجام دهند. وی گفت: در سری قبل مایک روبات فرستادیم اما این بار قصد داریم از نیروی انسانی استفاده کنیم. بهرامی با اشاره به ارائه گزارش کارشناسی درباره علت حادثه سانچی گفت: آن چه سازمان بین المللی دریانوردی اعلام کرده است مورد تائید ایران، پاناما و بنگلادش است اما چینی ها این موضوع را قبول نکرده اند که تغییر مسیر ناگهانی کشتی فله بر کریستال موجب شده است این حادثه اتفاق بیفتد. بهرامی اظهار کرد: شرکت های دیگر هنوز نظر خود را درباره این دیدگاه کارشناسی سازمان بین المللی دریانوردی ارائه نکرده اند اما طبیعی است که شرکت های بیمه گر ترجیح می دهند کمترین خسارت را به طرف مقابل پرداخت کنند.

مشکلات حقوقی و مالی دریافت خسارت سانچی

اگرچه بعد از مدت ها گزارش کمیته بین المللی بررسی جعبه سیاه سانچی منتشر شد، اما آن چه مشخص بود اختلاف نظر دو طرف درباره علت اصلی این حادثه و به تبع آن مسئولیت پرداخت غرامت است. پیشتر ایسنا در گزارشی درباره موانع و مشکلات پیش روی دریافت یا پرداخت غرامت این سانحه نوشته بود: مسئولیت حقوقی این فاجعه تراژیک هنوز مشخص نشده اما وکلا و بیمه گران می گویند مقصر هر طرفی که باشد، پرداخت خسارت به دلیل این که این نفتکش و خدمه آن از ایران بودند با مانع و حتی احتمال بلوکه شدن رو به روست.

■ **موانع احتمالی برای پرداخت خسارت، ناشی از محدودیت های آمریکا برای مبادلات مالی با ایران است**

راهول خانا، مدیر جهانی مشاوره ریسک دریایی در شرکت بیمه آلمانی Allianz در این باره اظهار کرد: خسارات ناشی از این سانحه ممکن است بیش از صدها میلیون دلار باشد. وی گفت: ارزش محموله و ارزش خود کشتی مسئله بزرگی خواهد بود اما تصور می کنم جنبه مسئولیت حقوقی آلودگی نفتی احتمالاً بزرگ ترین بخش ماجرا خواهد بود. برخی از وکلا می گویند خواه طرف ایرانی قرار باشد خسارت دریافت کند، خواه مسئول شناخته شود، مشکلاتی در زمینه پرداخت خسارت وجود خواهد داشت. نایجل کوشنر، مدیرعامل شرکت حقوقی W Legal و متخصص ایران در این باره اظهار کرد: هر گونه فرایند پرداخت خسارت پیچیده خواهد بود، زیرا چهار مسئله بیمه مختلف شامل خود کشتی یا بدنه، محموله، آلودگی و جان باختگان وجود دارد. از میان خدمه و سرنشینان کشتی ۳۰ نفر از ایران و دو نفر از بنگلادش بودند. یک تیم نجات چینی، روز شنبه دو پیکر از این نفتکش پیدا کردند. این کشتی تحت مدیریت شرکت ملی نفتکش ایران قرار داشت. به گفته کوشنر، احتمالا پرداخت خسارت برای شرکت های بیمه کاملا قانونی خواهد بود اما در عمل تقریبا غیر ممکن است. شرکت های بیمه متعددی درگیر این سانحه هستند که مستلزم پرداخت های متعدد است. به ویژه اگر این پرداخت ها با دلار انجام شود مشکل دوچندان خواهد بود. در سال های اخیر ادعای دریافت خسارت برای آلودگی های نفتی بزرگ توسط "صندوق بین المللی خسارت آلودگی نفتی" (IOPC Funds) که یک نهاد بین دولتی است، رسیدگی شده است. این صندوق معمولا برای فراهم کردن خسارت فجایعی که بیش از سقف پرداخت شرکت بیمه هستند، وارد می شود. اما مقامات دریایی می گویند خسارت سانچی این بار ممکن است زیر پوشش صندوق COPC چین قرار بگیرد زیرا نفت مدنظر میعانات بوده و زیر پوشش IOPC Funds قرار نمی گیرد. یک منبع کشتیرانی آگاه از این سانحه به رویترز گفت: مسئله مهم در این ماجرا مسئله بانکی خواهد بود. یک مقام دولتی ایرانی نیز در این باره اظهار کرد: در پرونده برخورد سانچی، ممکن است مشکلات بانکی وجود داشته باشد. با این همه وی درباره پیدا شدن یک راه حل خوش بین است. وی خاطرنشان کرد: بانک های بزرگ همچنان از انجام مبادلات مالی برای ایران امتناع می کنند اما ده ها بانک کوچک تر وجود دارند که تمایل دارند چنین مبادلاتی را انجام دهند. همچنین در این وضعیت فوق العاده، بانک های آسیایی به ویژه بانک های چینی مطمئنا کمک خواهند کرد. روش های متعددی از جمله استفاده از ارزهای داخلی یا پرداخت بدهی های ایران در جای دیگر وجود دارد.