



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



ICOPMAS

# چهاردهمین همایش ارگانهای دریایی

۱۹ لغایت ۲۱ اردیبهشت ماه ۱۳۸۵  
عمود آباد

عنوان مقاله :  
تحلیل سوانح دریایی و  
الزامات کنوانسیون  
برای رسیدگی به سوانح  
دریایی

(مقاله شماره ۱)

نویسنده :  
علی مرادی کارشناس ارشد امور دریایی

[Hydro@ir-pso.com](mailto:Hydro@ir-pso.com)

اسفند ماه ۱۳۸۴

## بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمه

هدف از بررسی هر سانحه دریایی کشف دلایل و عوامل وقوع آن و بهره برداری از تجارب حاصله و سعی در جلوگیری از بروز سوانح مشابه در آینده با توزیع و انتشار یافته ها از بررسی هر سانحه دریایی است و همچنین بکارگیری توصیه های ارائه شده برای اهداف آموزشی و اصلاح ساختارها و قوانینی جهت ارتقاء ایمنی دریانوردی می باشد.

بازرسی و تجزیه و تحلیل دقیق سوانح دریایی به آگاهی هر چه بیشتر از علل سوانح منجر می گردد. علاوه بر آن اصلاح رویه های مدیریتی در شناورها، آموزش مناسب برای ارتقاء ایمنی دریانوردی از دیگر نتایج بررسی سوانح دریایی می باشد.

حقوق و تعهدات کشورهای ساحلی (Port State) و صاحب پرچم (Flag State) براساس مفاد مقرره بیست یکم از فصل اول کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، 1974 (SOLAS REGULATION 1-21) و ماده 23 کنوانسیون بین المللی خط شاهین (LOAD LINE 1966) همچنین ماده هشت و دوازده از کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط شناورها 1973 (MARPOL)، مرجع دریایی هر کشور را موظف نموده که سوانح مربوط به شناورهای تحت پرچم خود را رسیدگی نماید.

همچنین رهنمودهایی در قطعنامه (20) A.849 مصوب 27 نوامبر 1997 سازمان بین المللی دریا نوردی (IMO) جهت رسیدگی به سوانح دریایی ارائه شده است.

سطح و نوع بازرسی و رسیدگی به سوانح دریایی، به شدت، اهمیت و پیامدهای آتی بستگی دارد. ممکن است یک سانحه دریایی ساده درسهایی بالقوه برای یادگیری داشته باشد در عین حال تصادم دو فروند کشتی که ناشی از اعمال نادرست قوانین راه به وقوع پیوندد؛ ممکن است درسی برای یادگیری نداشته باشد.

براساس بند 2-6 قطعنامه (20) A.849 مصوب 27 نوامبر 1997 IMO در صورت وقوع سوانح و اتفاقات دریایی در آبهای سرزمینی یک کشور، با توجه به تعهدات آن کشور نسبت به ملت و وضعیت حقوقی آبهای سرزمینی، به موجب مفاد UNCLOS و همچنین با توجه به وظایفی که بر عهده کشور صاحب پرچم گذاشته شده است، کشور صاحب پرچم شناور و کشورهای ساحلی باید حتی الامکان با یکدیگر همکاری کرده و بر طبق توافق طرفین، کشور بازرسی کننده اصلی را تعیین نمایند.

در صورت وقوع سوانح یا حوادث دریایی در آبهای بین المللی ، کشور صاحب پرچم شناور باید بازرسی لازم را در مورد علل سانحه شناور انجام دهد ، چنانچه سانحه بین دو شناور با ملیتهای مختلف رخ داده باشد کشورهای صاحب پرچم شناورها باید پس از مشورت با یکدیگر ، در زمینه تعیین کشور بازرسی کننده به توافق برسند . اگر کشور دیگری نیز به دلیل ملیت خدمه کشتی ، مسافران و یا دیگر افراد و همچنین محل وقوع سانحه ، ذیربط باشد، باید از آن کشور یا کشورها نیز برای شرکت در عملیات بازرسی دعوت بعمل آید.

### ضرورت بررسی سانحه دریایی

هدف بررسی هر سانحه دریایی کشف دلایل وقوع سانحه و انتشار اطلاعات و اقدامات و توصیه ها و در صورت امکان ارائه نظریه برای جلوگیری از سوانح مشابه در آینده می باشد. هر گونه توصیه که از بررسی یک سانحه دریایی ارائه می شود بایستی بر پایه آنالیز دقیق و بر مبنای کاربردی فراهم شود.

بنابراین هر حادثه از مسائل کم اهمیت تا موارد عمده و بزرگ می تواند موضوع بررسی سوانح دریایی باشد . یک حادثه ساده اتفاق افتاده برای یک نفر در روی کشتی که دارای یادگیری بالقوه برای سایرین باشد که بتواند از وقوع مجدد آن جلوگیری کند ممکن است ارزش بازرسی داشته باشد در عین حال تصادم بزرگ که ناشی از اعمال نادرست قوانین راه دریایی باشد ممکن است مطلی تازه ای را برای یاد گیری نداشته باشد . نتایج یا یافته های بررسی تصادمات دیگر ممکن است مشخص کند تا در زمینه های خستگی ناشی از کار ، رویه های مدیریتی ، آموزش ، گواهینامه و طراحی پل فرماندهی شناور و .... بررسی و ملاحظات صورت گیرد.

باتوجه به اهمیت بررسی سوانح دریایی که نتایج حاصل از آن می تواند در پیشگیری سوانح مشابه در آینده کاربرد داشته باشد، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) دستورالعمل یکنواخت سازی روشهای رسیدگی به سوانح را تهیه و به کشورهای عضو ارائه نموده است . این دستورالعمل در باره رسیدگی به سوانح دریایی اظهار می کند:

کشور های صاحب پرچم (Port States) از انجام بازرسی سوانح اتفاق افتاده در کشتیهایی که پرچم آن کشور را برافراشته می کنند ، بایستی اطمینان حاصل نمایند . همه سوانح شدید و بسیار شدید بایستی رسیدگی شوند.

برای روشن شدن مفهوم سانحه دریایی ابتدا تعریف واضحی از آن بعمل آورده می شود تا بطور شفاف یک سانحه از ابعاد مختلف شناسایی گردد.  
سانحه دریایی

تعریف سانحه دریایی براساس قطعنامه A.849(20) موضوع ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷ سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) عبارت است از :

- ❖ فوت یا جراحت شدید به افراد (که ناشی از عملیات کشتی یا در ارتباط با فعالیت‌های کشتی صورت گرفته باشد)
- ❖ مفقود شدن خدمه کشتی ( که ناشی از عملیات کشتی یا در ارتباط با فعالیت‌های کشتی باشد)
- ❖ صدمات مادی به کشتی
- ❖ به گل نشستن کشتی یا سلب صلاحیت عملیاتی یک کشتی یا گرفتار شدن آن در تصادم
- ❖ آسیب فیزیکی (مادی) که از عملیات یا فعالیت‌های مرتبط با کشتی ناشی شود
- ❖ آسیب به محیط زیست که در نتیجه فعالیت‌های روئین یا حادثه ایی ایجاد شده باشد.

لیکن آنچه در بالا خصوص سانحه دریایی ذکر شده بطور کافی واضح و شفاف نیست و باید به دقت تفسیر شود . بعنوان مثال « آسیب فیزیکی (مادی) » چیست؟ آیا تماس یا برخورد جزئی در هنگام مانور یک کشتی واقعاً یک سانحه محسوب می بشود؟

شاید تعریف واقعی یک سانحه دریایی به سادگی امکان پذیر نباشد . در راستای نیل به اهداف رسیدگی به سوانح دریایی واضح است (بهرتر است) تا به هر گونه سانحه ایی اعم از جزء و عمده رسیدگی شود. بنابراین برای سهولت درک سانحه در اینجا سانحه دریایی به شکل زیر تعریف می شود:

"هر اتفاق یا حادثه ای که باعث ایجاد خسارت ( اعم از تلفات جانی و مالی) یا جراحت به افراد شود و یا بطور جدی آنها را تهدید نماید ، سانحه گفته می شود" در این حوزه (با این نگرش) بازرس سوانح دریایی تصمیم می گیرد که در خصوص هر کدام از گزارش‌هایی که وی دریافت می کند چه اقدامی را می بایستی انجام دهد.

در قطعنامه A.849(20) موضوع ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷ سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)

سوانح شدید و بسیار شدید به شرح ذیل تعریف شده است.

الف ( سوانح شدید

سوانحی هستند که ناشی از آتش سوزی ، انفجار ، به گل نشستن ، صدمات ناشی از هوای نامساعد ، آسیبهای ناشی از برخورد به کوه یخ ، ترک خوردن بدنه یا آسیب های مشکوک بدنه کشتی که باعث مشکلات زیر گردد.

(1) آسیب های سازه ای که سبب عدم درجا پیمایی کشتی شود ( از قبیل سوراخ شدن بدنه کشتی پایین خط آب (Water Line) از کار افتادن موتورهای اصلی کشتی ، صدمه عمده بر محل زیست خدمه و غیره .

(2) آلودگی آب به هر میزان.

(3) از کار افتادن کشتی که باعث یدک شدن آن یا ناچار به کمک گرفتن از ساحل گردد.



ICOPMAS

ب) سوانح بسیار شدید سوانح بسیار شدید سوانح هستند که تلفات کل کشتی ، تلفات جانی یا آلودگی شدید زیست محیطی را موجب شوند . قطعنامه مذکور بطور واضح تأکید می کند تا سوانح شدید و بسیار شدید می بایستی رسیدگی و بازرسی شوند . نباید فراموش شود که فقط در بررسی هر سانحه است که مسایل بطور بالقوه آشکار می شود و یافته های آن می توان برای جلوگیری از وقوع مجدد سانحه مشابه در آینده بهره برداری برد .

درانتخاب اینکه کدام يك از سوانح دریایی باید بازرسی شوند باید این موضوع را در نظر داشته باشیم که از لحاظ فیزیکی برای هر سازمانی که بخواهد هر سانحه جزئی گزارش شده را بررسی نماید ، امکان پذیر نیست ، بسیاری از سازمانهای بازرسی کننده سوانح دریایی توصیه می کنند که در حدود 3 تا 4 درصد سوانح به وقوع پیوسته بازرسی شوند . بنابراین انتخاب اینکه کدام سانحه ارزش بررسی عمیق را داشته باشد از اهمیت زیادی برخوردار است .

ارزیابی اطلاعات موجود در گزارش يك سانحه معمولاً کشورهای صاحب پرچم و متولیات بازرسی سوانح دریایی سیستم هایی را برای گزارش دهی سوانح دریایی ، در نظر می گیرند . اولویت کار در فرآیند بازرسی هر سانحه ارزیابی اطلاعات ورودی اولیه برای تصمیم گیری درباره اینکه گزارش دریافتی می باشد و اینکه این اطلاعات رسیدگی به سانحه گزارش شده را تضمین می کند یا اطلاعات تکمیلی دیگر مورد نیاز می باشد .

بدیهی است يك سانحه بزرگ که دارای تلفات جانی و جراحت به انسانها ، آسیب به محیط زیست و با پوشش رسانه ای نیاز به تصمیم گیری آتی ندارد ، يك بازرسی سوانح دریایی بایستی فوراً برای بازرسی این نوع سوانح آماده شود و احتمالاً این گونه سوانح از نوع سوانح شدید یا بسیار شدید تلقی شود و بازرسی نیز بازرسی بزرگ خواهد بود و ممکن است در آن چندین بازرسی و گروههایی از کارشناسان دیگر نیز مشارکت نمایند ، انجام بازرسیها اغلب با درخواست گزارش از کشتی و بررسی دقیق این گزارش صورت می گیرد . روش معمول در بازرسی این نوع سوانح این است که يك یا دو بازرسی کشتی را تحت نظر قرار می دهند و شواهد فیزیکی موجود در کشتی را بررسی و مطالعه می نمایند و شواهد اسنادی را جمع آوری و با افراد ذیربط در سانحه مصاحبه انجام می دهند . سپس

این بازرسین هر نوع تحقیق را بر عهده می‌گیرند و گزارش نهایی را تنظیم می‌نمایند. در بازرسی سوانح دریایی سه سطح وجود دارد که باتوجه به شدت سانحه سطح آنها تعیین می‌شوند:

#### سطح و نوع بازرسی

بطور کلی سه سطح اصلی بازرسی وجود دارد که به شدت سانحه و پیامدهای آن بستگی دارد و عبارتند از :

##### الف) سطح اول

سوانح خیلی شدید به تجهیزات و منابع اساسی نیاز دارد. گروهی از بازرسان مختلف تحت هدایت و یک سر بازرس که معمولاً هماهنگ کننده رسانه ای متخصصین فنی، امکانات آزمایشگاهی برای تحقیق و افراد ذیربط همه به نوبه خود توسط کشور صاحب پرچم کشتی پشتیبانی می‌شوند. در تنظیم گزارش نهایی ممکن است ضرورت داشته باشد تا چندین کشور مورد بازدید قرار گیرند و مشارکت همه اینها مورد نیاز باشد.

##### ب) سطح دوم

سوانح با شدت کم معمولاً واکنش نسبتاً سطح پایین نسبت به بند ۱ دارد. برای این نوع سوانح نوعاً یک یا دو بازرس در نظر گرفته می‌شود. این بازرسین با شاهدان مصاحبه و اسناد و شواهد را جمع آوری و سپس از امکانات کشور صاحب پرچم استفاده می‌نمایند و گزارش نهایی را برای کشور صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه می‌نمایند.

##### ج) سطح سوم

حوادث جزئی، اگر برای این گونه حوادث بازرسی صحنه مورد نیاز باشد معمولاً فقط یک بازرس لازم است تا در صحنه وقوع سانحه حضور داشته باشد. این بازرس مصاحبه با افراد در روی کشتی را انجام و شواهد را جمع آوری و بررسی می‌نماید. سپس گزارش کوتاهی را برای ملاحظه مسئولین کشور صاحب پرچم تهیه یا جزئیات اصلی را برای تجزیه و تحلیل آماری نگهداری می‌نماید. اکثر سوانح گزارش شده از نوع سوانح کوچک و جزئی است و معمولاً نیازی به حضور بازرسان در صحنه وقوع سانحه نیست، اغلب گزارش های دریافتی از کشتی ها و بررسی آنها برای یافتن حقایق اصلی کفایت می‌کند. مگر اینکه تحقیقات ثابت کند که به بازرسی بیشتر نیاز است ولی در بسیاری موارد این نوع سوانح بر پایه گزارشات دریافتی از کشتی ها خاتمه می‌یابد.

تعیین بازرس بازرس برای رسیدگی به سانحه دریایی



هر کشور صاحب پرچم (Flag State) سیستم بازرسی سوانح مخصوص خود دارد، عموماً یک واحد متخصص جهت بررسی سوانح با افرادی که برای بازرسی تعیین شده اند رسیدگی به سوانح دریایی را عهده دار هستند و یا سیستم دیگری که بازرسهای منفرد را که معمولاً به ممیزی کشتی (Ship Surveyor) می پردازند و در صورت لزوم وظایف بازرسی سوانح را نیز عهده دارد می شوند، بکار گرفته می شوند. هر دو سیستم قدرت خود را دارد و هر دو به یک اندازه در رابطه با انطباق با الزامات قوانین کنوانسیونهای بین المللی بررسی سوانح دریایی ارزش یکسانی دارند.

تعیین تعداد بازرسین برای بررسی یک سانحه به اندازه و بزرگی سانحه، سرعت مورد نیاز، تاثیر بازرسی، محل وقوع سانحه، مهارت شخصی و قدرت بازرسان، بستگی دارد. در این حالت مطلوب این است که بازرسان آموزش مخصوص بررسی سوانح را طی نمایند و بویژه با نحوه مصاحبه با شاهدان آشنا باشند. روشهای متعددی برای مصاحبه با شاهدان وجود دارد، از قبیل روش ادراکی که به مصاحبه شونده امکان بازیابی بخش بزرگی از خاطرات شاهدان را فراهم می آورد. اطلاعات حاصله که توسط افراد غیر آموزش دیده از مصاحبه با شاهدان صورت می گیرد معمولاً جامع نیست و نواقصی دارد.

#### قدرت قانونی بازرسان

قدرت و اختیار واقعی بازرسان بستگی به سیستم حقوقی کشور صاحب پرچم دارد:

هنگامیکه سانحه در آب های بین المللی (دریای آزاد) رخ می دهد که هیچ نوع اثر یا پیامدی برای کشورهای ساحلی نداشته باشد، معمولاً کشور صاحب پرچم کشتی، صلاحیت و اختیار رسیدگی به این نوع سوانح را دارد.

هنگامیکه سانحه در آبهای آزاد بوقوع می پیوندد، هر کشور صاحب پرچم فقط اختیار و صلاحیت رسیدگی به کشتی خودش را دارد، بنابراین برای اینکه بازرسی به شکل معقول صورت گیرد باید سازگاری بین دو کشور صاحب پرچم و ساحلی جهت همکاری فی ما بین ایجاد شود.

تقریباً در همه بازرسیهای سوانح دریایی که کشوری غیر از کشور صاحب پرچم به هر میزان درگیر ماجرا شود، در این صورت کشور ساحلی (Port State) حق ورود به محث بازرسی را خواهد داشت.

برای این منظور دستورالعمل رسیدگی به سوانح IMO همکاری بین کشورها را فراهم آورده است تا امکان دسترسی و

تبادل اطلاعات در باره سوانح به راحتی صورت گیرد و بطور اساسی وجود شرایط متفاوت در روند بازرسی سوانح دریایی را هموار نموده است .

غالباً سیستم های حقوقی کشورهای مختلف ، متفاوت هستند و منافع ملی هر کشور عمدتاً تخییرناپذیر هستند و هیچگونه تضمینی برای همکاری و دسترسی به اطلاعاتی نظیر اطلاعات راهنمایان محلی ( Local Pilots ) و اطلاعات موجود که در اختیار دست اندرکاران VTS قرار دارند ، وجود ندارد .

بازرس تعیین شده که اختیار و قدرت را از قوانین کشورش می گیرد ، معمولاً اختیار مصاحبه با شاهدان ، جمع آوری مدارک و اسناد ، حفظ مدارک و بازرسی صحنه را دارد .

در مواقعی بازرس دارای اختیارات وسیعتری می باشد ، قبل از شروع بازرسی وی باید بطور کامل از آنچه طبق قوانین برعهده او گذاشته شده است ، آگاه باشد . تضادهایی که فی مابین وکلای مالک کشتی و مسئولین کشور ساحلی در رابطه با نحوه وجود دارد ، اجتناب ناپذیر است و بازرس لازم است تا بطور واضح و شفاف از اختیارات خود در این باره آگاه باشد .

اقدامات اولیه برای بررسی سانحه دریایی گزارش یک سانحه ممکن است از راههای مختلف به یک بازرس برسد این راهها عبارتند از : گزارش از سوی مالک کشتی سانحه دیده ، گزارش از خود کشتی سانحه دیده ، گزارشهای دریافتی از رسانه های ارتباط جمعی ، گزارش کشور ساحلی یا گزارش دریافتی از طریق مرکز هماهنگی نجات و ..... .

به یکی از روشهای فوق گزارش دریافت می شود و فرض بر این است که براساس گزارش دریافتی ، رسیدگی به سانحه دریایی را توجیه کند . در این باره اقدامات فوری لازم است به مرحله اجرا در آید و ممکن است همه این اقدامات مورد نیاز برای هر نوع سانحه لازم نباشد .

موارد زیر راهنمای مناسبی برای بازرسی سوانح ارائه می دهد:

#### الف) در کشور صاحب پرچم

- 1- تعیین بازرسی یا تیم بازرسی با عنایت به شدت سانحه و اعزام آنان به محل (صحنه) وقوع سانحه .
- 2- تماس با مالکان ، شرکت کشتیرانی ذیربط، موسسه رده بندی کشتی و افسران Port Sate و اعلام اینکه تیم بازرسی در حال عزیمت به محل (صحنه) وقوع حادثه هستند و اخذ همکاری آنها و در صورت امکان اسامی و برنامه سفر بازرسان برای آنان ارائه می شود.
- 3- تماس با آژانسهای امداد و نجات (واکنش گر به شرایط اضطراری) که ممکن است در محل (صحنه) حضور داشته باشند و آگاه سازی آنان از انجام بازرسی برای گرفتن همکاری و مساعدت آنها در جمع آوری اسناد و شواهد از صحنه سانحه .
- 4- تماس با کشور های دیگر ذینفع با هدف همکاری در فرآیند بازرسی.
- 5- اگر سانحه از نوع شدید یا بسیار شدید باشد ، فردی آگاه و با تجربه را برای ارائه مطالب به رسانه های ارتباط جمعی انتخاب شود.
- 6- در صورت وقوع سانحه در کشور دیگر، در جریان گذاشتن سفر بازرسی جهت عزیمت به آن کشور و تقاضای هماهنگی با مسئولین سفارت خانه کشور صاحب پرچم مستقر در کشوری که سانحه در آنجا به وقوع پیوسته است.

#### ب) در محل وقوع سانحه ( تیم بازرسی)

- 1- در صورت امکان ملاقات با نمایندگان کشورهای ذیربط
- 2- بررسی کلی از کشتی یا صحنه سانحه صورت گرفته و تصویری از آن تهیه می گردد که در تهیه طرح اصلی بکار گرفته می شود. قبل از اینکه صحنه از بین برود فوراً عکس و فیلم تهیه شود . اغلب فرماندهان شناورها گزارشی برای مالکین خود تهیه می کنند که ملاحظه این گزارش می تواند بسیار مفید باشد.
- 3- در صورت امکان ، اقدامات لازم برای حفظ و کنترل صحنه سانحه بعمل آید بویژه اگر در سانحه اموایی متعلق به اشخاص ثالث وجود داشته باشد این موضوع بسیار حائز اهمیت است.
- 4- اقدامات لازم برای استقرار در يك محل مناسب در ساحل صورت گیرد، تا یافته ها از صحنه سانحه در آنجا آنالیز و بررسی شود.

در سوانح عمده (شدید و بسیار شدید) لازم است یک مرکز فرماندهی در ساحل مستقر شود از این محل برای مصاحبه شاهدان صحنه، جمع آوری مدارک، نگهداری مدارک فیزیکی و برگزاری جلسات مورد استفاده قرار می‌گیرد.

یکی از وظایف مهم مرکز فرماندهی اداره امور مربوط به رسانه هاست و بایستی امکانات لازم برای ارائه اخبار مربوط به سانحه را در اختیار داشته باشد تا اطلاعات درست در اختیار رسانه ها قرار گیرد.

5- اقدامات لازم برای دسترسی به شواهد و اطلاعات محلی از قبیل: اطلاعات راهنمایان (Pilots)، کارکنان VTS (Vessel Traffic Service) مقامات محلی، کاپیتانان بار انداز و ... بعمل آورده شود، و برای مصاحبه اولویت بندی شود. در صورت لزوم امکانات ترجمه برای مصاحبه افراد فراهم شود. نوارهای ضبط شده در مرکز VTS، مرکز رادیو، گزارشات رادار و شواهدی از این دست، جمع آوری شود.

اگر مسئولین VTS برای همکاری و ارائه اطلاعات در رابطه با سانحه مورد نظر، مساعدت و همکاری نکنند. از مسئولین صاحب بندر (Port State) با توجه به حوزه اختیارات آنها و درک آنها از ضرورت‌های کنوانسیون‌های بین المللی، همکاری آنها تقاضا شود.

ج) ارزیابی اولیه شواهد در دسترس در هر سانحه از به گل نشستن کشتی وقتی که بازرسین بعد از شناور شدن به محل می‌رسند تا آتش سوزی کشتی، وقتی که در کنار اسکله پهلو گرفته و در زمان رسیدن بازرسین در حال سوختن است، ضرورت دارد تا هر چه زودتر شواهد اولیه جمع آوری گردند. اهمیتی ندارد که شرایط چگونه باشد، گذشت زمان شواهد را از بین می‌برد، شواهد اصلی صحنه را ترک می‌کنند، شواهد فیزیکی به مرور از بین می‌روند، اسناد توسط افراد مختلف جمع آوری می‌شود و حافظه افراد آنچه را ابتدا دیده اند فراموش می‌کند. لذا تسریع در جمع آوری اطلاعات بسیار حائز اهمیت است.

شاید شاهدان اصلی در گذر زمان به منطقی سازی آنچه از سانحه مشاهده نموده اند، پردازند و تمایل به تغییر حافظه خود، پیدا کنند و با صحبت با دیگر همکاران خود آنچه که در خاطرشان مانده است، تنظیم نمایند و ممکن است از رسانه های ارتباط جمعی جهت ایجاد حساسیت بیشتر، استفاده کنند.

بنابراین بازرسین باید فوراً اطلاعات کلی را جمع آوری نموده و سپس حیطة بازرسی را برنامه ریزی کند تا

موارد اشاره شده در حداقل ممکن قرار گیرند. در بیشتر موارد منابع اولیه و اساسی اطلاعات در نزد افسران ارشد کشتی قرار دارد و اغلب آنها پس از حادثه فوراً گزارشی را به مالکان خود خواهند نوشت یا حداقل موارد و عوامل وقوع سانحه را در دفتر ثبت کشتی (Log Book) درج می نمایند. این موضوع در ماهیت کار دریانوردان قرار دارد و این گزارشات اولیه معمولاً بطور کتبی و تقریباً همزمان با وقوع سانحه نوشته می شوند. این گزارشات معمولاً موارد زیر را ارائه می دهند:

#### 1- کلیات وقوع سانحه

#### 2- زمانهای کلیدی در وقوع سانحه

#### 3- افرادی که در وقوع سانحه نقش اصلی را داشته اند.

چنانچه این اطلاعات در دسترس نباشند، بازرس باید فوراً به دنبال کسب این نوع اطلاعات از منابع مختلف باشد (تماس با نماینده مالک و نمایندگی کشتی)، بازرسان باید برنامه ریزی مناسبی را انجام دهند و اولویت بندی برای جمع آوری شواهد و مصاحبه یا شاهدان عینی بعمل آورند تا حتی الامکان بهترین اطلاعات ممکن را کسب نمایند.

در بیشتر سوانح دریایی، بازرسان معمولاً چند روز پس از سانحه به محل وقوع سانحه می رسند ماهیت کار کشتی ایجاب می کند (مگر اینکه کشتی بطور کامل از بین برود) تا تجهیزات و ابزاری را در زمان سانحه از دست داده یا از کار افتاده برای تعمیر و بازسازی دوباره کشتی و ایجاد ایمنی و برگشت کشتی جهت کار مجدد بکار گرفته می شود. هماهنگ کننده کشور صاحب پرچم (Port State) که تیم بازرسی را اعزام می نماید باید قبل از عزیمت تیم بازرسی را به افراد اهمیت حفظ شواهد را گوشزد نماید.

در سوانح عمده حفاظت از شواهد ارزش زیادی دارد، گامهایی که برای این منظور باید برداشته شود عبارتند از:

1- دور نمودن افراد غیر ضرور در محل وقع سانحه قرار دارند (بجز افرادی که برای امداد رسانی در صحنه وقوع سانحه حضور دارند).

2- علامت گذاری منطقه با نوار مخصوص و محاصره آن

3- چسباندن علائم اخطار درمحلهایی که خطر آفرین هستند

4- گماردن افراد حفاظتی جهت کنترل راه های ورودی و خروجی اولین و مهمترین اقدام در سوانح، گام برداشتن در صحنه سانحه است. این امر در اکثر مواقع تنها و بهترین فرصت برای ارزیابی بازرسان از صحنه سانحه قبل از اینکه توسط دیگران صحنه سانحه به هم بخورد محسوب می شود و این فرصت برای انجام موارد زیر مختتم شمرده می شود:

1- عکس برداری از صحنه سانحه (حتی الامکان بطور کامل و همه جانبه)

2- یادداشت برداری همزمان و کشیدن نمودار و کروکی ، علی الخصوص ترسیم شواهدی که به راحتی می تواند از بین برود ، از قبیل محل قرار گرفتن ابزار کنترلی و کلیدهای راه اندازی وسایل، محل قرار گرفتن تجهیزات اضطرار ، میزان صدمه و ...

معمولاً يك دستگاه ضبط و صوت كوچك براي گزارش مستمر صدا در حالیکه در محدوده محل سانحه گام برداشته می شود ، بکار برده می شود.

3- اقدامات صورت گرفته توسط افراد امداد و نجات که برای کمک رسانی آمده اند، دقیقاً گزارش شود.

(د) ملاقات با طرفهای ذینفع

در هر سانحه وجود تعدادی طرف های ذینفع اجتناب ناپذیر است. در حقیقت تعداد افراد ذینفع ( در مراحل اولیه) احتمالاً در سوانح کوچک، بیش از سوانح عمده باشد. در سوانح شدید و بسیار شدید بویژه در سوانحی که در آن تلفات جانی وجود داشته باشد، طرفهای دیگر اغلب تسلیم گزارش تهیه شده توسط کشور صاحب پرچم می شوند . در سوانح کوچک طرف های ذینفع بدنبال حفظ موقعیت خود یا موکل خود هستند.

صرف نظر از بازرسی سانحه، اطمینان برای اقامه دعوی وجود دارد و طرف های ذینفع برای حفظ موقعیت خود شتابزده عمل خواهند نمود.

در اغلب سوانح دریایی يك بازرس ممکن است با افراد ذیل مواجه شود:

1- بازرسان و نجات دهندگان از موسسه نجات دهنده کشتی ( salvage ) .

2- بازرسان از سوی کلپ P&I مالک کشتی.

3- کارشناسانی که توسط کلپ P&I گمارده شده اند.

4- وکلای که به نمایندگی از سوی P & I منافع آن را دنبال می کنند.

5- بازرسان و کارشناسانی که توسط دینفعان کالای(بار) کشتی گمارده شده اند.

6- وکلای که نمایندگی دینفعان کالا را عهده دار می باشند.

7- وکلای که نمایندگی افراد خدمه کشتی را عهده دار می باشند.

8- وکلای که نمایندگی نجات دهنده (Salvoer) را بر عهده دارند.

9- وکلای که نمایندگی مالک کشتی را عهده دار می باشند. علاوه بر موارد فوق ممکن است افرادی از خدمات اضطراری ( امداد و نجات) و نیز مسئولین کشور ساحلی ( Port State ) نیز حضور داشته باشند.

در یک سانحه علی الخصوص سانحه ایی که یک فاجعه بزرگ نباشد این نمایندگان بدنبال حفظ منابع موکلان خود هستند و هنگامیکه ضرر وجود دارد بویژه ضرر به کالا، صاحب کالا بسیار هوشیار عمل خواهد کرد تا در آینده بتواند در باره کالای خود و بیمه آن ادعا کند. در حالیکه در سوانح عمده یا سوانحی که در آن تلفات جانی وجود داشته باد، این نوع طرفه‌های دینفع تسلیم گزارش بازرسان سوانح دریایی می باشند، در شرایط دیگر آنها فعالانه به دنبال دعوی خود هستند.

بازرس سوانح باید آگاه باشد که این نمایندگان حق دارند تا در صحنه سانحه حضور داشته باشند و بیشتر آنها ممکن است قبل از رسیدن بازرسان در صحنه حاضر باشند. آنها بعضاً سبب بروز مشکلات ناخواسته برای بازرسان می گردند. بعنوان مثال وکیل مالک مطمئناً می خواهد تا با خدمه کشتی مصاحبه و ممکن است فرآیند مصاحبه را قبل از رسیدن بازرس انجام داده باشد.

آنان منافع موکل خود را دنبال می کنند. وکلا ممکن است بخواهند تا برخی از شواهد فیزیکی را برای بررسی و آنالیز توسط کارشناسان خود برای حمایت از موکلان خود به همراه ببرند و آنها حتی شواهد اسنادی را بدست خواهند آورد و با خود نگهداری خواهند نمود. باید خاطر نشان ساخت که آنان در بیشتر موارد حق کامل حقوقی دارند که این کار را انجام دهند.

در این وضعیت اغلب فی مابین بازرسین سوانح و این نمایندگان می تواند تضاد ایجاد شود به همین دلیل نیز ضروری است تا بازرسین از اختیارات قانونی خود که بتواند بر شرایط حاکم اعمال نماید، بایستی خیلی مطمئن باشند.

یکی از راه های موثر پیش رو در این شرایط این است که بازرس به محض ورود به صحنه سانحه فوراً جلسات توجیهی با طرفه‌های دینفع برگزار نماید تا اینگونه تضادها را از بین ببرد.

در جلسه توجیهی باید برای همه افراد موارد زیر توضیح داده شود.

1- اینکه بازرس کشور صاحب پرچم ( Flag State ) بازرس اصلی است، لیکن بازرس با دیگر طرفه‌های دینفع تا زمانی که این همکاری با بازرس اصلی تداخل ننماید، همکاری مطلوب خواهد نمود.

- 2- اختیارات قانونی بازرس بطور شفاف بیان شوند و اینکه در صورت نیاز از این اختیارات استفاده خواهد شد.
  - 3- شیوه های مصاحبه و حقوق قانونی مصاحبه شونده ذکر شود ( وضعیت حقوقی اظهارات آنها و چگونگی دسترسی آنان به این اظهارات) و قوانینی که برای دسترسی افراد ثالث به مصاحبه ها وجود دارد ، اشاره شود.
  - 4- شیوه هایی که برای جمع آوری شواهد فیزیکی و اسناد بکار گرفته می شود و روش های استفاده از کپی ها توسط سایر طرفین، بیان می گردد.
- ممکن است یک جلسه کار آمد راه طولانی طی نماید تا از تضادها و تکرار کارها، جلوگیری نماید.

مدیریت بازرسی سوانح دریایی و حفظ و نگهداری شواهد در وضعیت پایدار سه نوع مدارک ( شاهد) وجود دارد و عبارتند از :

- 1- شواهد فیزیکی این نوع شواهد معمولاً کشتی یا تجهیزات و ... را در بر می گیرند.
- 2- شواهد انسانی این نوع شواهد از اظهارات شاهدان و یامصاحبه با آنان بدست می آید.
- 3- شواهد اسنادی این شواهد تصویر و گزارشات رسانه ها را نیز شامل می شود.

مدارک فیزیکی ممکن است جامد ، مایع یا گاز باشد، مدارک اسنادی شامل کلیه اسناد، نقشه ها ، دفتر ثبت گزارش ، نقشه های اسنادی ، نمودارها ، آنالیز مهندسی کروکی، اطلاعات حاصل از افراد متفرقه ، مکاتبات ، نرم افزاری کامپیوتری و اطلاعات پرینت شده را شامل می شود. یادداشتهایی که بطور همزمان توسط پرسنل پل فرماندهی و موتورخانه نوشته اند از اهمیت ویژه برخوردار است.

الف ( مدارک ( شواهد) فیزیکی معمولاً مدارک و شواهد فیزیکی بطور دست نخورده و سالم در محل حفاظت شده در صحنه سانحه یا نزدیک به آن، برای بازرسی بعدی نگهداری می شوند . برخی مدارک ممکن است از بین رفتنی باشند که در این صورت باید فوراً از صحنه دور نموده و در جای مناسب محافظت شود. ( بعنوان مثال نمونه هایی از مایعی که لازم است برای آنالیز شیمیایی برداشت شود، باید فوراً جمع آوری و مهر و موم شود.) بعضی از مدارک فیزیکی ممکن است در زمان مقابله با سانحه از بین بروند و بازرس این موضوع را باید مدنظر داشته باشد و اولین سؤال در هنگام تماس با افراد امداد و نجات ( تجسس و نجات دریایی) جایگاهی هر گونه وسایل و لوازم از صحنه



ساخته باشد. برای اینکه شواهد فیزیکی بطور کامل مفید باشد، انسجام آن باید حفظ شود بازرس قبل از اینکه چیزی جایجا شود باید گزارش موارد زیر را تهیه نماید این موارد عبارتند از: تعیین محل دقیق آن در صحنه ساخته و نحوه قرار گرفتن آن، زمان برداشتن و ابعاد آن با استفاده از نمودار عکس یا فیلم ویدئویی (در صورت امکان) شواهد جمع آوری شده لازم است ذخیره و انسجام آن پس از جمع آوری، حفظ شود، بازرس باید از موارد زیر اطمینان حاصل کند.

- 1- شواهد در موقعیت مطمئن نگهداری شود.
  - 2- ایجاد زنجیره حفاظتی که اسناد بطور واضح هر مورد را نشان دهند.
  - 3- در صورت لزوم دسترسی تحت کنترل قرار گیرد.
- توجه: بازرس باید در تعیین اینکه کدام مورد جزء شواهد محسوب می شود، جنبه احتیاطی را رعایت نماید و مواردی که قابل استفاده نیستند، خیلی آسان می توان جدا کرد، ولی تقریباً بعداً موارد فراموش شده، امکان بازیابی وجود ندارد.

ب) شواهد انسانی  
همانطور شواهد انسانی نیز لازم است حفظ و نگهداری شود. خاطره افراد مانند بسیاری از شواهد فیزیکی به مرور زمان از بین می رود و خاطراتی که بلافاصله پس از وقوع ساخته جمع آوری می شوند، از دقت بیشتری نسبت به خاطراتی که پس از آن جمع آوری می شود، دارند. کلیه افرادی که در ساخته نقش داشته اند بطور طبیعی سعی می نمایند تا گفته های خود پس از وقوع ساخته را منطقی بسازند و معمولاً خدمه کشتی با یکدیگر صحبت می کنند و گفته ها را تا جای ممکن هماهنگ می سازند. این موضوع سبب می شود تا شاهدان بطور ناخود آگاه اولویتها را تغییر دهند و تلاش کنند تا شواهد را با نظر گروه یکسان سازند. اینگونه انحرافات در ارزیابی شاهدان یک ساخته در کشتی طبیعی است ولی می توان با طرح سوالات دقیق به این مشکل فایق آمد. بهترین شیوه برای جلوگیری از این مسئله جمع آوری اطلاعات شاهدان در اسرع وقت ممکن است و این موضوع نباید مانع مصاحبه بعدی همان شاهد باشد.

ج) شواهد اسنادی  
این شواهد شامل کلیه اسناد و مدارکی که از صحنه ساخته جمع آوری می شود را در برمی گیرد. مدارکی از قبیل دفتر ثبت وقایع عرشه کشتی، دفتر ثبت وقایع موتورخانه، یادداشت فرمانده، گواهینامه ها، فیلم، عکس و غیره

## انواع شواهد مختلف که اطلاعات مهم را در صحنه وقوع ساخته فراهم می سازند

ارتباط با ساخته	نوع شاهد
افرادی که بطور مستقیم در زمان وقوع ساخته حضور داشته اند یا متحمل جراحت شده اند از قبیل: فرمانده ، راهنما (Pilot) ، خدمه کشتی ، نگهبانان ، کارگران و ...	شاهدان اصلی
- افراد حاضر در صحنه - ناظرانی که وقوع ساخته را بلافاصله در زمان وقوع و یا پس از وقوع دیده اند.	شاهدان عینی
- افرادی که مدت زمان کوتاهی پس از وقوع ساخته به محل می رسند و در نجات انسانها، کشتی و یا حفاظت از محیط زیست تلاش می نمایند.	افرادی از خدمات اضطراری (امداد و نجات)
- پرسنل مستقر در ساحل شرکت کشتیرانی مربوطه - مسئولین بندر - پرسنلی که در عملیات تنظیم شیفت کاری کارگران قبل از وقوع ساخته کار می کرده اند. - پرسنل تعمیر کار که در روی کشتی قبل از ساخته کار می کرده اند - طراحان کشتی ، کارشناسان آتش نشانی و سایر کارشناسان ذیربط	شاهدان بالقوه دیگر که در صحنه ساخته احتمالاً حضور داشته باشند

مدیریت آنالیز شواهد جمع آوری شده تیم بازرسی معمولاً تحت مدیریت یک نفر که سربازرس نامیده می شود ، انجام وظیفه می نمایند . سربازرس مسئول اطمینان از تجزیه و تحلیل عوامل مسبب ساخته محسوب می شود ، همانطور که فرآیند بازرسی و تجزیه و تحلیل پیش می رود ، بازرس لازم است به پیشرفت امور نظارت کند تا از موارد زیر اطمینان حاصل کند.

- 1- اگرچند نفر در تیم کار می کنند نتیجه کار آنها مشترکاً یکی می باشند.
- 2- چنانچه وظائف تجزیه و تحلیل و جمع آوری شواهد به یک گروه دیگر واگذار شود گروه یا افراد بطور منظم برای

- بهبود همکاری و تقویت فرآیند آنالیز اطلاعات و حفظ تمرکز و یکپارچگی با یکدیگر تعامل داشته باشند.
- 3- تحلیل اطلاعات باید منافع کل سازمانی را در بر گیرد.
- 4- شواهد عوامل بوجود آورنده، نتیجه گیری و قضاوت را تایید نمایند.

#### چارچوب گزارش

دو نوع گزارش نهایی وجود دارد، یکی گزارش اصلی که جزئیات کامل را ارائه می دهند و دیگری لازمه هایی که به براساس قطعنامه A.849(20) موضوع ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷ (IMO) به سازمان مذکور باید گزارش داده شود.

الف) گزارش اصلی با جزئیات کامل

در پاراگراف 14 دستورالعمل IMO به نحوه تهیه گزارش اصلی اشاره می شود. این نوع تهیه گزارش به شکل منطقی است و برای تهیه گزارش ساختمان، کمک می کند. ممکن است شرایطی پیش آید که تغییراتی را بر ساختار گزارش تحمیل کند با این وجود حتی المقدور گزارش نهایی که توسط تیم بازرسی تهیه می شود سر فصلهای زیر را در بر گیرد:

#### 1- خلاصه:

در این بخش از گزارش دلایل اصلی وقوع سانحه بیان می شود و تلفات جانی، جراحت به انسانها یا آلودگی زیست محیطی ناشی از سانحه ایجاد شده ذکر شود در این بخش ممکن است نتیجه گیری نهایی بطور کلی نیز آورده شود.

#### 2- جزئیات واقعی از سانحه

در این بخش مشخصات کشتی، پرچم، مالک، مدیریت، موسسه طبقه بندی و جزئیات مربوط به کشتی از قبیل نوع، ابعاد، قدرت، خدمه و غیره، آورده می شود.

#### 3- شرح واقعیات شکل دهنده سانحه

این بخش با کلمات ساده و قابل فهم واقعیاتی که سانحه را بوجود آورده بیان می کند. در اینجا لازم است تا بطور واضح بین وقایعی که سانحه را شکل داده اند با نتیجه گیری و استنباط، تفکیک داده شوند. این بخش باید به دقت بر اساس وقایع محض که با اطمینان تهیه شده، نوشته شود. وجود وقفه در این رابطه اجتناب ناپذیر است ولی بازرس نباید سعی کند این وقفه ها را در این قسمت تکمیل کند (از بین ببرد) بلکه این کار در هنگام تجزیه و تحلیل صورت می پذیرد. جزئیات باید طوری تهیه شود تا هر خواننده بتواند آنچه واقعاً اتفاق افتاده بر حسب تاریخ وقوع سانحه را، استنباط نماید.

#### 4- تجزیه و تحلیل و ارائه اظهار نظر

در این بخش بازرسی آزاد است تا از بخش 3 مطالبی را بیاورد و آنها را تحلیل نماید. بحث اصلی در هر نتیجه گیری در این بخش آورده می شود. نتیجه گیری لازم است بر پایه واقعیت تهیه و منابع و مدارک نیز آن را تأیید و نشان دهد. امکان دارد بازرسی از وجود برخی عوامل موثر در ساخته مطمئن باشد، ولی بازرسی نتواند ادله کافی برای اثبات دلالت این عوامل را پیدا کند. این بخش با ارائه نتایج حاصله از تحلیل ساخته به پایان می رسد.

5- تجزیه و تحلیل عوامل مسبب ساخته  
در این بخش تجزیه و تحلیل ساخته و همانطور اظهار نظر درباره عوامل مسبب آن اعم از مکانیکی و انسانی ارائه می شود.

6- توصیه ها و پیشنهادات  
در اینجا توصیه هایی به کشور صاحب پرچم کشتی یا موسسه رده بندی، مالک، خدمه و غیره به تناسب ارائه می شود.

ب) گزارش به سازمانی جهانی دریانوردی (IMO) بر اساس مقرره 21 از فصل اول کنوانسیون سولاس (Solas) گزارش سوانح شدید و بسیار شدید به سازمان جهانی دریانوردی الزام آور است.

مقرره 21 فصل اول سولاس عنوان می کند. هر یک از کشورهای عضو، تعهد می نمایند تا هر نوع ساخته که برای کشتیهای تحت پرچم آنها اتفاق می افتد بازرسی کنند.

هر یک از کشورهای عضو، تعهد می نمایند تا یافته های خود از بازرسی یا اطلاعات مربوطه از ساخته را به سازمان جهانی دریانوردی ارائه نمایند.

الزامات مشابه در مواد 8 و 12 کنوانسیون مارپل (Marpol) نیز آمده است. ارائه گزارش بازرسی سوانح به IMO تحت مقرره 21 فصل اول کنوانسیون سولاس چنانچه کشور صاحب پرچم تشخیص دهد که بازرسی ساخته منجر به تغییر در کنوانسیونهای موجود را موجب نمی شود، لازم نیست. در واقع کشورهای عضو IMO، ملزم هستند تا اگر نیاز ضروری برای تغییر در مقررات باشد، از قبل در دستور اجلاس کمیته های IMO قرار دهند.

برداشت عمومی از مقرره 21 فصل اول سولاس این است که کلیه سوانح (بدون توجه به شدت آنها) بایستی به IMO گزارش شود که از یک دیدگاه می تواند درست باشد.

بخشنامه های MSC 827 و MEPC 333 به تاریخ دسامبر 1997 رویه های هماهنگ شده گزارش دهی توسط IMO برای کشورهای صاحب پرچم جهت اجرای الزامات آنها تحت این کنوانسیونها تهیه شده است. این بخشنامه ها گزارش دهی



سر بازرسی می بایستی موارد زیر را در هنگام نوشتن گزارش نهایی در نظر بگیرد:

1- پیش نویس گزارش را در اسرع وقت با استفاده از مدل ارائه شده در دستور العمل IMO تهیه نماید. چنانچه چند نفر گزارش نویسی را انجام می دهند از یکنواختی گزارش نویسی اطمینان حاصل کند.

2- در هنگام نوشتن پیش نویس وقوع سانحه را به ترتیب زمان وقوع اطلاعات پیرامونی و واقعیت را درج نماید.

3- بطور مستمر روند گزارش نویسی را مرور نماید تا چنانچه لازم بود بخشی را اضافه یا ادغام نماید.

توزیع اطلاعات به طرفهای ذیربط در بیشتر بازرسیها تعدادی طرفهای ذینفع وجود دارد که برای کسب اطلاعات بر جریان انجام بازرسی، فشار می آورند. طرفهای ذینفع در نتیجه و یافته های بررسی سانحه دریایی عبارتند از:

1- خویشاوندان کسانی که در سانحه تلف شده اند. خویشاوندان متوفی به دلایل مختلف علاقه زیادی بر جریان بازرسی دارند، آنها ممکن است دعوی حقوقی را پیگیری نمایند یا ممکن است فقط بدانند که فراموش نشده اند ممکن است روند بازرسی چندین ماه طول بکشد تا نتیجه آن مشخص شود و تنها حقی که خویشاوندان دارند اینست که آنها بطور کامل در جریان روند بازرسی قرار گیرند.

در واقع حق طبیعی این افراد است که بدانند چه اتفاقی بر سر بستگان آنها آمده است و چه اقداماتی برای یافتن آنچه بطور واقعی اتفاق افتاده، صورت پذیرفته است. بهترین راه این است که هر از گاهی این افراد را از روند بازرسی و آنچه از آن حاصل شده در جریان قرار داده شوند.

خویشاوندان فرد متوفی بطور قابل درکی می توانند حساس باشند و چنانچه احساس کنند که از دریافت اطلاعات امتناع می شوند، پای رسانه های جمعی را به میان بکشند که در این صورت روند بازرسی تغییر و شرایط سختتر می شود.

بطور کلی اگر بازرسان برای خویشاوندان روند پیشرفت بازرسی را بطور واضح توضیح دهند، آنان احساس خواهند کرد که بخشی از فرآیند بازرسی هستند و در روند بازرسی برای یافتن دلایل اصلی بروز سانحه کمک خواهند نمود و مانع آن نخواهند بود.

2- مالکان کشتی و وکلای آنها

پس از سانحه، در بسیاری موارد اقامه دعوی وجود خواهد داشت. مالکان یا نماینده آنها تصویری از گزارش نهایی بررسی سوانح را برای دفاع در دادگاه با طرفهای شاکي خواهند خواست.

### 3- مالکان

در بعضی موارد مالک علاقه دارد تا بطور دقیق بداند که چه اتفاقی افتاده تا اقداماتی را برای جلوگیری از وقوع حوادث مشابه در روی کشتی های دیگر خود، بعمل آورد. در اینگونه موارد اغلب اقامه دعوی وجود ندارد و مالک هیچ نفعی جز یافتن دلایل وقوع سانحه و بر طرف کردن آن ندارد. در این صورت بهتر است اطلاعات کافی در اختیار مالک قرار داده شود. هدف نهایی بازرسی ممانعت از وقوع مجدد سوانح مشابه است و این با همکاری نزدیک مالک برای شناخت دلایل وقوع سانحه و ممانعت از وقوع مجدد آن در آینده، بهتر می تواند صورت پذیرد.

### 4- روزنامه ها و رسانه های ارتباط جمعی

در سوانخی که توجه رسانه های ارتباط جمعی را جلب کند، در روزهای اولیه در خواستهای زیادی برای کسب اطلاعات وجود دارد تا نویسندگان و گزارشگران در گزارش خود از این اطلاعات استفاده نمایند. ارائه اطلاعات به رسانه ها، باید توسط فرد یا افراد آگاه صورت گیرد تا از برداشتهای نادرست جلوگیری شود. معمولاً اگر یک نفر برای ارائه اطلاعات به رسانه ها در نظر گرفته شود، موثرتر خواهد بود.

پایان

\*\*\*\*\*

## منابع

1. قطعنامه A.849(20) موضوع ۲۷ نوامبر ۱۹۹۷ (IMO) کنوانسیون سولاس چاپ ۲۰۰۵
2. مجموع مقررات بندر و دریایی ایران چاپ ۱۳۸۱
3. کنوانسیون SOLAS چاپ ۲۰۰۵
4. کنوانسیون مارپل

5. نشریه MAIB ۱۸ اکتبر ۲۰۰۴ چاپ انگلیس
6. نشریه MAIB ۱۷ دسامبر ۲۰۰۴ چاپ انگلیس
7. سایت <http://www.maiif.net>





## **Analysis of Marine Collisions and Conventional Requirements for Addressing such Events**

Author: Ali Moradi – MSc of Marine Affairs

[hydro@ir-pso.com](mailto:hydro@ir-pso.com)

### **Abstract**

This paper seeks to scrutinize each marine collision in search for possible causes that led to such event. It is an attempt to draw experiences that can be used for prevention of potential marine collisions like that. Such experience can also be included in academic courses for ensuring academicians gain insight into such incidents. It can help dynamicity of this industry improve. Deep look into marine collisions provides deep knowledge. It can also help correction of managerial processes and mechanisms and thereby enhancing marine safety as an effective means to prevent collisions at seas. There are several conventions in place which attend this issue: SOLAS Regulation 1-21 [Chapter 1, Art. 21], Load Line Convention (1066) [Art. 23] and MARPOL convention 1973 [Art. 8 and Art. 12] are prime examples that draw on port states and flag states' rights and obligations. Degree and intensity of supervising marine collisions depends on the degree and intensity of the collision itself. However, collisions that take place for reasons other than failure to abide by rules may contain little lessons for us. This paper is going to have a broad study on how to start a scrutiny over a marine collisions and that what elements must be taken into account in order to ensure the scrutiny and the final report being made from it are reliable and accurate in order for making sure that its outcome and findings are being used in future.

*Keywords: marine collision, sea, supervision, report, convention*