

الحمد لله رب العالمين

درس های آموخته از حادثه کشتی مروارید شتابان
X-PRESS PEARL

ملک رضا ملک پور

۱۴ تیر ماه ۱۴۰۰

۱- تعدادی از صادرکنندگان محصولات آبی، بازار خوبی در چین و مالزی پیدا کرده و حسب توافق با مشتری برخی از اقلام صید شده و فراوری شده خود را از طریق کانتینرهای سردخانه دار (و کشتی) از ایران صادر نمودند.

۲- در وضعیت عادی (غیر مواجهه با تحریم) تحقق هدف فوق، از طریق انعقاد قرارداد فروش (sales contract) و با صدور پرفورما اینویس، صورت می گیرد.

۳- در وضعیت تحریم، یکی از کشورهای صادرکنندگان ایرانی محصولات آبری، آنست که طوری محصول خود را به بازار مصرف برسانند که قادر باشند با کمترین ریسک ثمن معامله را به صورت نقدی یا از طریق صراف یا بانک واسطه در یافت نمایند.

۴- لذا درج هر عبارتی در اسناد تجاری یا گواهینامه های گوناگون (نظیر عاری از آفت، گواهی بهداشتی، گواهی مبداء بارنامه) که موید صدور کالا از بنادر ایران باشد ، ممنوع خواهد بود.

۵- با در نظر گرفتن حقایق بالا، دست اندرکاران صادرات محصولات آب زی نهایت تلاش خود را مبذول می دارند که از یک طرف، انتقال محموله از مبدأ به مقصد با کمترین ریسک صورت بگیرد، از طرف دیگر اسناد تجاری "خاصی" در اختیار صادرکنندگان محصولات شیلاتی قرار دهند که به نحوی بارگیری، حمل و تخلیه کانتینرهای حاوی این محصولات را اثبات نماید.

۶- در یکی از معاملات انجام شده در ایام تحریم با استفاده از اصطلاحات FOB بندرعباس و یا CFR بندر شانگهای (چین) یا یکی از بنادر مالزی، چندین دستگاه کانتینر حاوی ماهی میگو و دیگر انواع آبزی به کشتی مروارید شتابان بارگیری می گردد.

۷- ارزش کالاهای متعلق به این صادرکنندگان ایرانی حدود ۵ میلیون دلار آمریکا بوده و در چند مرحله (parcel) بوسیله کشتی X-PRESS PEARL به صوب چین حرکت می نماید.

۸- کشتی فوق در هنگام عبور از سواحل سری لانکا (حوالی بندر کلمبو) آتش می گیرد. کلیه تلاش های خدمه کشتی و نیروی اطفاء حریق اعزامی از بندر کلمبو، موثر واقع نشده در نتیجه در تاریخ ششم خرداد ۱۴۰۰ کاملاً غرق می شود.

۹- قابل اشاره است که هنگام غرق فقط ۱۰۱ روز از زمان ساخت و به آب اندازی کشتی مروارید شتابان گذشته بوده و مالک آن سنگاپوری، موسسه رده بندی آن ABS آمریکا ، فرمانده آن روسی، تعداد کل خدمه ۲۶ نفر (که همگی نجات یافتند)، ظرفیت حمل ۲۷۰۰ دستگاه کانتینر، طول ۱۸۶ متر، عرض ۸/۳۴ متر، سال ساخت ۲۱ بهمن ۱۳۹۹ و لحظه حادثه ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۰ در سواحل سری لانکا بوده است.

البته این شائبه وجود دارد که خدمه به علت ابتلا به کووید ۱۹ نتوانسته باشند در شروع آتش سوزی و نشت اسید نیتریک از یکی از کانتینرها دستورالعمل های مبارزه با آتش و چگونگی انجام وظایف در وضعیت اضطراری را انجام داده باشند.

۱۰- کشتی دارای بیمه بدنه و ماشین آلات معتبر بوده و از نظر مسئولیت های مالک در مقابل اشخاص ثالث، نظیر آلودگی محیط زیست دریایی و پرداخت غرامت به خدمه، عضو کلوپ لندن بوده است.

۱۱- آنچه که تا بحال از تعدادی از صادرکنندگان محصولات شیلاتی ایران در کانتینرهای بارگیری شده به کشتی مروارید شتابان دریافت شده است عبارت است از پیش فاکتور، سیاهه های تجاری، بارنامه صادره به عنوان نماینده. (As an agent)

۱۲- سوالات یا ابهاماتی که وجود دارد به شرح زیر قابل تحریر است:

۱-۱۲- آیا نقصی در نوشتن اصطلاح اینکوترمز مشاهده می شود؟

۲-۱۲- آیا اصطلاح اینکوترمز انتخاب شده با واقعیت عملیات مطابقت دارد؟

۳-۱۲- آیا بیمه باربری توسط صادرکنندگان محصولات آبی، خریداری شده است؟ (نمونه ای

از بیمه نامه ارائه شود.)

۴-۱۲- آیا کالا (محموله آبری) تحویل شده است؟

۵-۱۲- کدام طرف قرارداد فروش می تواند ادعای غرامت کند؟

۶-۱۲- سند حملی که در اختیار صادرکننده است الکترونیکی است یا به

صورت Hard copy و آیا ملاحظه کرده اید که نوشته شده است:

- SHPPER LOAD & COUNT

_SHIPPER IS LIABLE FOR ANY EXPENSES OUT OF

CONTROL OF CARRIER

۱۲-۷ - خط کشتیرانی صادرکننده بارنامه چه آدرس، تلفن، فاکس و لوگوئی دارد؟

۱۲-۸ - آیا حمل کننده بیمه مسئولیت دارد؟

۱۲-۹ - آیا حمل کننده اجازه گرفته است از محدودیت مسئولیت استفاده کند؟

۱۲-۱۰ - سریع ترین راه ادعای غرامت کدام است؟

۱۲-۱۱ - آیا مطمئن هستید خسارات همگانی اتفاق نیافتاده است؟

۱۲-۱۲ - از اهرم کلوپ پی اند ای می شود، استفاده کرد؟

X-PRESS PEARL

- *ناخدا - در تاریخ..... از بندر HAMAD قطر تقاضا می‌کند اجازه دهند کانتینر حاوی اسید نیتریک روی کشتی، به علت نشت اسید، تخلیه گردد.
- مسئول بندر HAMAD به علت نداشتن متخصص و تجهیزات مورد نیاز، تقاضای ناخدا را رد می‌کند.
- در حالیکه بندر HAMAD نه تنها بسیار مدرن بوده بلکه با داشتن گواهینامه سیستم مدیریت HSE مدعی تعهد به ایمنی، امنیت و محیط زیست بوده است.

* ناخدا - در تاریخ..... از بندر HAZIRA هندوستان، تقاضا می‌کند اجازه

دهند کانتینر حاوی اسید نیتریک از روی کشتی تخلیه گردد.

- مسئول بندر HAZIRA قبول نمی‌کند.

- بندر HAZIRA نیز بسیار مدرن و مدعی تعهد به حفظ محیط زیست و ایمنی بوده

است. دارای تعهدات اجتماعی با تمرکز بر روی امنیت، محیط زیست، هوا، انرژی و

نیروی کار (ISO 45001)

* ناخدا - در تاریخ برای ترانشیپ کانتینرهای برنامه‌ریزی شده قصد ورود به بندر کلمبو، سری لانکا داشته است، که به علت بدی هوا در لنگرگاه منتظر ورود به بندر باقی می‌ماند.

* CEO مالک کشتی موارد بالا را تأیید می‌کند:

• ایمیل‌های مبادله شده بین ناخدای کشتی و ساحل (مقامات بندری کلمبو) توسط نماینده محلی (LOCAL AGENT) کلاً حذف می‌شود.

• * ترکیب کالاهای روی کشتی، مطابق جدول زیر می‌باشد:



Plastics, chemicals and dangerous goods made up more than a third of the ship's cargo

The X-Press Pearl cargo manifest classified by Harmonized System (HS) and International Maritime Dangerous Goods (IMDG) codes.

● Dangerous ● Plastics/rubbers ● Chemicals ● Other
● Empty



The Sri Lankan navy, whose [divers have](#)

تلاش ما این است که به گزارش کلاید اند کو شخصیت مستقل بررسی کننده حادثه و اطلاعات استخراج شده از VDR کشتی دسترسی پیدا کنیم.

- شواهد اما نشان می دهد از لحظه تقاضای ناخدا برای تخلیه کانتینرهای حاوی اسید

نیتریک در بندر HAMAD تا لحظه آتش گرفتن کشتی، ۹ روز گذشته است.

- هنوز مقامات دریایی سری لانکا گزارش کاملی که حاوی:

COMPREHENSIVE DOCUMENTS TO ADDRESS THIS

ACCIDENT منتشر نکرده اند.

- در حال حاضر کشتی به گل نشسته است و ۱۴۸۶ کانتینر روی کشتی در معرض نفوذ آب دریا هستند. تمام ۲۵ نفر خدمه نجات یافته‌اند. تست یکی از آنها ابتلا به کرونا را ثابت کرده است.

- مقامات سری لانکا ۴۰ میلیون دلار برای خسارت به سواحل و ۲۵ میلیون دلار برای خسارت به ۹۹۰۰ ماهیگیران منطقه از مدیریت/ مالک کشتی درخواست کرده‌اند.

- بیمه‌گران کشتی حادثه دیده را **CONSTNUCTIVE TOTAL LOSS** اعلام کرده‌اند کشتی عضو **LONDON CLUB** بوده است. **SWENISH CLUB** به عنوان لیدر بیمه‌گر بدنه قرار دارد.

سوالات زیر مطرح است:

۱. اگر بندری تقاضای تخلیه کانتینر با احتمال آتش‌سوزی و آلودگی محیط زیست را رد کند، چه باید کرد؟
۲. مدیر / مالک چه تعهدی دارد؟
۳. ناخدا چه اختیاراتی دارد؟
۴. چرا از روش G.A استفاده نشده است؟
۵. فروشنده کانتینر اسید نیتریک، آیا بیمه مسئولیت داشته است؟
۶. آیا تعهدات فرستنده در مورد اظهار کالای خطرناک و علامت‌گذاری صحیح ان رعایت شده است؟
۷. اطلاعات کامل و رسمی VDR کشتی مورد نیاز است.
۸. پاسخ دولت‌های INDIAN OCEAN REGION درباره این حادثه چه می‌تواند باشد؟

The distressed container ship had crew members from Philippine, China, India and Russia. The vessel sent out a distress call while being close to the Colombo Port on May 20, and soon caught fire. The Sri Lanka Navy rescued 25 crew members from the cargo ship. Two injured Indian nationals among the rescued were hospitalized for treatment, and one of them had tested positive for COVID-19, according to the health officials.

۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۰

از کشتی در لنگرگاه دود متصاعد می شود.

۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۰

آتش سوزی اولیه روی عرشه کشتی مشاهده می گردد و سریلانکا واحد های آتشخوار به طرف کشتی اعزام می شود.

۱ خرداد ۱۴۰۰

اولین انفجار رخ می دهد.

۶ خرداد ۱۴۰۰

خدمه کشتی x-press pearl نجات داده می شوند

۱۲ خرداد ۱۴۰۰

کشتی شروع به غرق شدن می کند و به گل می نشیند. آب دریا به داخل کانتینر ها نفوذ می کند.

با تشکر از توجهتان

ملک رضا ملک پور

۱۴ تیر ماه ۱۴۰۰