

کشتی النا (Elena)

گزارشی از وقوع حادثه غرق شدن کشتی روسی

● محمد مظفر خرمی

کشتی «النا» (Elena) جزو ده‌ها شناور دریایی بود که هر روز از بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر بارگیری کرده و در بندرانزلی پهلو می‌گیرند، تا کالاهای کشورهای آسیای میانه و سایر نقاط جهان را با عبور از دریای به ظاهر آرام خزر به این سوی آب حمل کنند. اما هنگامی که کشتی «النا» محمولات خود را در بندر آستاراخان در روسیه بارگیری می‌کرد، هیچ‌کس نمی‌پنداشت این کشتی روسی در چند کیلومتری نزدیک سواحل انزلی در کف دریا فرو نشیند. با توجه به این که بخشی از محموله آهن این کشتی تحت پوشش بیمه آسیا قرار داشت، برای روشن شدن چگونگی وقوع حادثه و همچنین نحوه پرداخت خسارت به زیان دیدگان گزارش زیر تهیه شده است. از آقای بیانان مدیر محترم بیمه‌های باربری به دلیل در اختیار گذاشتن اطلاعات مورد نیاز سپاسگزاری می‌کنیم:

قبل از حادثه؟

از آستاراخان تا بندرانزلی

کشتی «النا» در ۲۹ مهر ۱۳۷۹ پس از بارگیری محمولات خود که شامل حدود ۱۱۱۹ متر مکعب انواع مختلف چوب، بیش از ۲۵۶ تن آهن نبشی، ۲۰۷۷ تن آهن ورق گرم به صورت کویل و ۲۶۱ تن آهن ورق گالوانیزه و ۹ کانتینر خالی بود، از بندر آستاراخان در روسیه به طرف بندرانزلی حرکت نمود و در ساعت ۷ صبح روز ۱۷ آبان ۱۳۷۹ به نزدیکی این بندر رسید. این کشتی برای انجام بازدید از محموله چوب و در صورت نیاز ضدعفونی آن با دود، قبل از

حادثه چگونه اتفاق افتاد؟

سازمان هواشناسی سرعت باد را در روز ۱۹ آبان ۷۹، ۳۰ مایل در ساعت و میزان بارندگی را ۵۶ میلی‌متر گزارش می‌کند. با این حال در ۲۰ آبان ۷۹ از شدت طوفان کاسته می‌شود اما هنوز موج‌های بلند دریا مرتباً عرشه کشتی را شست و شو می‌دادند و موجب حرکت و تاب خوردن آن می‌شدند. در این میان کانتینرهای خالی که با کابلهایی به کاورهای انبار شماره ۴ کشتی بسته شده بودند به یک طرف سر می‌خوردند و فرو رفتن آنها در آب باعث سنگین‌تر شدن آنها و در نتیجه کج شدن

تخلیه بار، در حدود ۳ مایلی ساحل متوقف شد. اما با توجه به قابل توجه نبودن میزان محموله چوب از این امر صرف‌نظر گردید و مجوز پهلوگیری به کشتی داده شد. پس از آن در ۱۹ آبان ۱۳۷۹ در حالی که راهنما با یک قایق یدک‌کش به کنار کشتی اعزام می‌شد تا کشتی را برای انتقال به لنگرگاه راهنمایی نماید، با توجه به طوفانی و مه آلود بودن هوا برای اجتناب از ورود هرگونه آسیب احتمالی به ساختمان اسکله، از آوردن کشتی به لنگرگاه خودداری شد.

کشتی به یک طرف می‌شود. خدمه تلاش می‌کنند با تانک‌های تعادلی این مشکل را رفع کنند، اما تعدادی از کانتینرها به آب افتاده و در نتیجه سیم‌های نگاه دارنده پاره می‌شوند. همچنین به علت پارگی کاور انبار شماره ۴ آب با فشار به انبارهای کشتی وارد می‌شود و در این زمان دماغه کشتی به زیر آب فرو رفته و قسمت پاشنه کشتی که پروانه آن نیز در آنجا قرار داشت بیرون از آب قرار می‌گیرد. پس از آن که ۱۴ نفر خدمه کشتی از جمله ناخدا توسط نیروهای امداد نجات می‌یابند، کشتی به عمق حدود ۲۰ متری سطح آب فرو می‌رود. بر اساس بازدیدهای انجام شده هم اکنون کشتی به صورت مناسبی روی سینه (همان طور که بر روی آب مشاهده می‌شود) در بستر دریا نشسته است.

وضعیت خسارت

آقای بیانین در گفت و

گو با خبرنگار نشریه در مورد وضعیت محموله‌ها و خسارت وارد شده می‌گوید:

طبق اطلاع واصله پس از باز شدن در انبار شماره ۴ کشتی، محموله سبک آن که شامل چوب و الوار بوده به همراه جریان آب در اطراف ساحل پراکنده شده است. کانتینرها نیز هم

اکنون در اطراف کشتی به صورت پراکنده موجود هستند و مابقی محموله کشتی در انبارهای شماره ۳ و ۲ و ۱ موجود می‌باشند. بر اساس اظهارات نماینده کشتی

خارج نمودن کشتی و محموله آن از آب هزینه‌های زیادی دربردارد و با وسایلی موجود در بندرانزلی امکان پذیر نیست و بایستی لوازم مربوطه از باکو به ایران آورده شود. اما برخی از مؤسسات نجات در ایران آمادگی خود را برای استخراج محموله از آب اعلام کرده‌اند.

وی می‌افزاید: در هر حال این نکته قابل توجه است که علاوه بر هزینه نجات مورد نیاز، با توجه به تماس محمولات با آب شور دریا از تاریخ غرق کشتی تاکنون، میزان خسارت وارده به آنها قابل توجه خواهد بود.

آقای بیانین همچنین گفت: به طوری که مطلع شده‌ایم از میان محمولات کشتی فقط حدود ۲۱۰۰ تن آهن ورق گرم دارای پوشش بیمه‌ای بوده و بخشی از محموله کشتی و خود آن فاقد پوشش بیمه‌ای لازم می‌باشند، لذا به بازرگانان محترم توصیه

وی همچنین گفت: از میان محمولات کشتی ۱۵۸ کوئل ورق آهن گرم متعلق به آقای کمال الدین هاساواوی است. به گفته آقای بیانین وی در ۳۰ مرداد ۱۳۷۹ جهت حمل پنج هزار تن ورق گرم رول به مبلغ ۱۰۳۵۰۰۰ دلار از آستاراخان، بیمه‌نامه‌ای به شماره ۱۱۳۱۰۰۱/۷۹/۲۴۸ به سرمایه ۸۴۴۵۶۰۰۰۰۰ ریال به نفع بانک توسعه صادرات ایران با شرایط Total Loss (از بین رفتن کالا در یک مرحله و در نتیجه آتش سوزی) از بیمه آسیا خریداری کرد. این محموله می‌بایستی در حمل‌های مختلف (Part Shipment) به وسیله کشتی و کامیون از طریق بنادر نوشهر و انزلی وارد ایران می‌شد. ولی متأسفانه یکی از پارت‌های محموله (شامل ۱۵۸ کوئل به وزن ۱۵۲۸ تن و به ارزش بیش از ۳۱۶ هزار دلار) که بر روی کشتی «النا» بارگیری شده بود، در حوالی بندرانزلی غرق شد.

پرداخت خسارت

بلافاصله پس از اعلام خسارت بیمه‌گذار به بیمه‌آسیا، موضوع سریعاً مورد بررسی قرار گرفت و خسارت وارده به میزان دو میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال برآورد و چک صادره در تاریخ ۲۹ بهمن ماه ۱۳۷۹ (حدود سه ماه پس از وقوع خسارت) طی مراسمی با حضور آقای بیانین

مدیر بیمه‌های باربری، خانم بهادری رییس اداره خسارت همگانی و بازیافتی و نماینده بیمه‌آسیا تحویل نماینده بیمه‌گذار شد.



می‌شود به منظور جلوگیری از مواجهه با چنین خسارات جبران ناپذیری از حمل محمولات بدون پوشش بیمه‌ای مناسب خودداری نمایند.