نخستین آنالیز دفاعی حقوقی از سانچی

سانچی قربانی سکوت

رویداد سانچی از منظر حقوق بین‌الملل

سانچی به‌عنوان کشتی تجاری نفت‌کش طبقه‌بندی شده تمامی استانداراها و شرایط لازم جهت حمل محموله سوختی به عنوان نفت‌کش قابل تردد در آب‌های آزاد را دارا بوده است، این کشتی بنابَر ماموریت محموله به منظور انتقال ۱۳۶ هزار تن «نفت خام» و «مایعات نفتی سبک» سواحل ایران را به مقصد کشور کره‌جنوبی ترک که در ۳۰۰ کیلومتری «بندر شانگ‌های» واقع در شرق دریای چین وآب‌های غربی سواحل ژاپن، در مسیر تجاری پرتردد دریایی با کشتی باربری چینی برخورد نمود که منجر به انفجار محموله و غرق نفت‌کش و فوت شدن تمامی پرسنل ایرانی گردید.

این سانحه از دو جهت قابل تامل است.

الف). مسئولیت امداد و نجات دولت‌های ساحلی و کشتی‌های صاحب پرچم حاضردر محل حادثه و همکاری با یکدیگر جهت امدادرسانی به کشتی سانچی و پرسنل آن.

ب). مسئولیت دولت‌های ساحلی در جلوگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از تصادف کشتی سانچی.

در این نوشتارسعی می‌کنیم تمامی جوانب امررا از دیدگاه حقوق بین‌الملل مورد بررسی وبه تفکیک، مسئولیت حقوقی کشورهای مسئول در حادثه صرفا از منظر مکاتب و سیستم حقوق بین‌الملل را تبیین نماییم. خاطرنشان می‌سازیم که جهت ارایه نظریه نهایی در خصوص این سانحه به ادله واسناد مدلل نیاز است که تا این زمان اعلام نشده است و اعلام نظر نهایی موکول است به بازخوانی سامانه ثبت اطلاعات کشتی یا همان جعبه‌ی سیاه . قبل از بررسی سانحه سانجی به سازمان های بین‌المللی مرتبط به این سانحه اشاره می‌کنم که عدم حمایت ارگان‌های مربوطه و سازمان ملل در این سانحه قابل توجه می‌باشد .

سازمان بین‌المللی دریایی (IMO)

«آیمو» به‌طور کلی صلاحیت دارد در خصوص کلیه مسائل اداری و حقوقی مربوط به دریانوردی، اقدامات و تصمیمات لازم را انجام دهد و تاکنون پس از ۵۳ سال فعالیت مستمر توانسته‌است ۵۰ کنوانسیون و پروتکل و بیش از ۱۰۰۰ کد و توصیه‌نامه در رابطه با ایمنی و امنیت دریانوردی، جلوگیری از آلودگی آب‌ها و موضوعات مرتبط دیگر را به تصویب برساند. مهم‌ترین هدف آیمو «ایمنی، امنیت، کشتی‌رانی کارآمد در اقیانوس‌های عاری از آلودگی» است .

این سازمان اهداف عمده‌ی دیگری هم به شرح زیر دارد:

۱. ایجاد یک سیستم همکاری میان دولت‌ها برای تدوین قواعد و ایجاد یک رویه در مورد کلیه مسائل فنی مرتبط با کشتی‌رانی تجاری؛

۲. تشویق و ایجاد تسهیلات برای تصویب قواعد عمومی در قلمرو امنیت دریایی، کشتی‌رانی مؤثر، جلوگیری از آلودگی دریاها توسط کشتی‌ها و مبارزه بر ضد آلودگی؛

۳. تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقتنامه‌ها و سایر اسناد در خصوص ایمنی دریانوردی و موضوعات مرتبط با آن و در صورت لزوم تشکیل کنفرانس بین‌المللی جهت تصویب آن‌ها؛

۴. بررسی و تحقیق در خصوص کلیه‌ی مسائلی که از طرف یکی از ارگان یا نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد به این سازمان احاله داده می‌شود .

کمیته امنیت دریایی

کمیته امنیت دریایی (MSC) اصلی‌ترین رکن فنی سازمان است و از کلیه دولت‌های عضو تشکیل شده‌است. این کمیته کلیه مسائلی را که در قلمرو صلاحیت سازمان واقع شده‌است. مانند کمک به کشتی‌رانی بین‌المللی، ساخت لوازم کشتی ایجاد قوانین برای جلوگیری از تصادم در دریاها، اداره کردن و حمل و نقل محموله‌های دریایی خطرناک، تحقیق در خصوص صدمات دریایی، اطلاعات مربوط به آبنگاری نقشه، تکمیل خدمه از نظر ایمنی و سایر موضوعاتی که به‌طور مستقیم و مؤثر به امنیت دریا مرتبط است. هم‌چنین کمیته امنیت دریایی مکانیسمی را فراهم آورده‌است تا هر وظیفه‌ای که از طرف کنوانسیون، مجمع یا امور ناشی از سایر اسناد بین‌المللی را که به آن محوّل می‌شود، انجام دهد .

کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی

کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC) در ابتدا به عنوان رکن فرعی مجمع در نوامبر ۱۹۷۳ تأسیس شداما از سال ۱۹۸۵ براساس اساسنامه سازمان به یک کمیته مستقل تغییر شکل یافت. این کمیته که مرکب از کلیه دولت‌های عضو است، صلاحیت دارد به کلیه موضوعاتی که در ارتباط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها است، رسیدگی کند. از دیگر عملکردهای کمیته، تصویب و اصلاح کنوانسیون و سایر قوانین و اطمینان یافتن از قابلیت اجرایی آن‌ها است. لازم به دکر است که دولت‌های حاضر در سانحه‌ی سانچی از متعهدین به کنواسیون‌های سازمان ملل مرتبط با این سانحه می‌باشند .

گفتار یکم: بررسی محتوای قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با سانحه کشتی سانچی

در این گفتار اسناد حقوقی،کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی مرتبط با سانحه سانچی مورد بررسی قرار گرفته است. سازمان ملل و سازمان بین‌الملل کشتی‌رانی مقررات و اسناد حقوقی لازم الاجرایی را در خصوص سوانح دریایی، نحوه امدادرسانی، نجات کشتی و افراد در دریا در وضعیت خطر و همچنین کنترل و یا جلوگیری از ایجاد آلودگی‌های محیط زیستی ناشی از تصادم‌ها تبیین و تصویب نموده‌اند که به بررسی چند مورد که مرتبط با این سانحه می باشد، میپردازیم .

۱. کنوانسیون حقوق اساسی دریاها یا کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها، سازمان ملل مصوب ۱۹۸۲ .

۲. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد دردریاها (SOLAS)مصوب ۱۹۷۴.

۳. کنوانسیون بین‌المللی جستجو ونجات(SAR).

مدلل به متون حقوقی ذکر شده، به مراتب مسئولیت حقوقی دولت‌ها و کشتی‌های صاحبِ پرچم بەویژه «چین»، «پاناما»، «ژاپن»، «کره جنوبی» وکشتِی‌های حاضر در منطقه سانحه سانچی را به تفکیک مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱.کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها، یک معاهده بین‌المللی است که در ۱۰ دسامبر۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در باره‌ی حقوق دریاها در شهر «مونتگوبی» کشور «جامائیکا» به امضا رسید و در سال ۱۹۹۴ لازم الاجرا شد. این قرارداد بین‌المللی منبع اصلی حقوق دریاها است و به «قانون اساسی دریاها» معروف است و قواعدآن به‌طورگسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در مورد حقوق دریاها را بیان می‌کنند که ۱۶۸کشور عضو این کنوانسیون می‌باشند.

۲.کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس، معاهده‌ای بین‌المللی است که هدف آن تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیز و راه‌اندازی کشتی‌ها با توجه به ایمنی آنها است، این کنوانسیون مهمترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است که نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه «کشتی تایتانیک» تدوین شد. این معاهده به مرور زمان تکمیل شده و نسخه‌های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است، نسخه کنونی این کنوانسیون نسخه سال ۱۹۷۴ است که به عنوان سولاس ۱۹۷۴ شناخته می‌شود.

۳.کنوانسیون جست‌وجو و نجات SAR

کنوانسیون جست‌وجو و نجات SAR در۲۷آوریل ۱۹۷۹ طی «کنفرانس جهانی هامبورگ» تصویب و در سال ۱۹۸۵ لازم الاجرا شد، تا یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه جست‌وجو و نجات و شیوه‌های نجات کشتی‌ها و اشخاص را در دریا را ایجاد نماید. این کنوانسیون ساماندهی مراکز جست‌وجو و نجات و مراحل هماهنگی در سواحل و روش‌های عملیاتی موثر را پیش‌بینی کرده و روش‌های همکاری چند کشور همسایه را ارائه می‌نماید. فرهنگ دریانوردی و معاهدات بین‌المللی از قبیل کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس ۱۹۷۴) برلزوم شتافتن کشتی‌ها به یاری شناورهای دچار اضطرار، تاکید دارند. اجرای قوانین و مقررات این کنوانسیون موجب اطمینان خاطر بیشتر دریانوردان و مسافران در دریا بوده و ایمنی دریانوردی را افزایش خواهد داد و همچنین تأثیر زیادی در کاهش خطرات ناشی از فعالیت‌های دریایی و نیز پیشگیری از آلودگی دریا و مرگ‌ومیر آبزیان بر اثر حوادث ناشی از تصادم شناورها خواهد داشت.

اکثر دولت‌ها از جمله ایرانٍ و چین، ژاپن و کره‌جنوبی به عضویت سازمان ملل و متعاقباً سازمان بین‌اللملی دریانوردی IMO درآمده و از ملحقین به کنوانسیون حقوق اساسی دریاها و ازاعضاکنوانسیون بین‌المللی جست‌وجو و نجات دریایی (SAR) و (SOLAS)می‌باشند. ملحقین متعهد به اجرای و پیروی از الزامات بوده که این وظیفه به مراجع دریایی دولت مربوطه - سازمان بنادر و دریانوردی – محول گردیده است. در همین راستا اعضا به تجهیز بنادر خود به شناورهای پیشرفته جست‌وجو و نجات، تاسیس یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در سازماندهی مراکز جست‌وجو و نجات، تاسیس مراکز اصلی و فرعی جست‌وجو و نجات به روش‌های عملیاتی موثر در کنترل سانحه موظف می‌باشند که موجبات کاهش تلفات و خسارات جانی و مالی، پیشگیری از آلودگی های دریایی را فراهم می‌آورد.

گفتار دوم: کشتی سانچی در۳۰۰ کیلومتری سواحل شانگ‌های با کشتی باربری کریستال تِصادم نمود که در نتیجه محموله کشتی دچار حریق که متعاقباً منجر به سرایت مایعات نفتی به دریا شده است و از این رو این واقعه واجد بررسی از جنبه‌های مسئولیت‌های حقوقی دولت‌های ساحلی مجاور محل وقوع حادثه است که به صورت موردی شرح و تبیین قرار می‌دهیم.

الف).مسئولیت دولت‌های ساحلی در ایجاد امکانات و ارسال تیم عملیات نجات به کشتی سانچی

مستند به ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل مصوب ۱۹۸۲ دولت‌های ساحلی موظف به ایجاد تیم جست‌وجو و ارسال تیم امداد و نجات به منطقه‌ی مزکور می‌باشند، لذا بنا بر مراتب فوق از مقامات دولتی چین و ژاپن و کره‌جنوبی و سایر کشتی‌های دولت‌های صاحبِ پرچم حاضردر منطقه، انتظار می‌رفت تا در ساعات اولیه وقوعِ حادثه تمامی اقدامات لازم را جهت مدیریت و کنترل بحران انجام می‌دادند.

ب). مسئولیت دولت‌های ساحلی و کشتی‌های حاضر در منطقه به منظور همکاری منطقه‌ای جهت اطلاع‌رسانی و سرعت‌بخشی به عملیات امداد کشتی سانچی

به موجب ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل کشورهای ساحلی موظف می‌باشند تا در مواجه با سوانح دریایی با اطلاع‌رسانی به موقع زمینه‌ی همکاری متقابل را فراهم نموده که این امر منجر به تسریع در عملیات امداد و نجات و کاهش تلفات جانی و محیط زیستی دریایی می‌گردد. لازم به ذکرمی باشد که مطابق با فصل پنج ماده ۱۱ کنواسیون سولاس تمامی کشتی‌های حاضر در منطقه بدون در نظر گرفتن نوع کاربرد کشتی موظف به همکاری در عملیات نجات و اطلاع‌رسانی و سرعت دهی به امداد در رابطه با سانحه می‌باشند. درنتیجه علاوه‌بر دولت‌های مذکور، کشتی‌های حاضر در منطقه نیز موظف به همکاری و سرعت‌بخشی به عملیات امداد و نجات کشتی سانچی بوده‌اند.

ج). مسئولیت دولت‌ها در جلوگیری و کنترل و انتقال آلودگی‌های محیط زیست ناشی از سوانح

در پی غرق شدن لاشه‌ی کشتی سانچی در عمق ۱۱۵ متری زیر سطح دریا تصاویر ماهواره‌ای نشان می‌دهد در پی غرق این کشتی، دو لکه نفتی یکی به وسعت ۶۹ کیلومتر مربع و تکه دیگری به وسعت ۴۰ کیلومتر مربع -که کمی رقیق‌تر است- ایجاد شده است که این سانحه به نام فاجعه‌آمیزترین تصادف دریایی نام گرفته است که خسارات جبران‌ناپذیری را به محیط زیست خواهد داشت.

۱.بررسی مفهوم خسارت از دیدگاه حقوق بین‌الملل در رابطه با رویداد سانچی

«خسارت» یا زیان، صدمه است که ناشی از فعل یا ترک فعل یک یا چند عضو از تابعان حقوق بین‌الملل (متعهدین به سازمان ملل وکنوانسیون‌های بین‌المللی) به افراد. اموال و یا محیط زیست تعریف می‌شود که خسارات وارده به محیط زیست متشکل از دو عنصرخسارت (فعل و ترک فعل) و جبران خسارت (از باب مسئولیت بین‌المللی) که به دنبال نوعی نفض تعهد بین‌المللی ایجاد می‌شود. ایراد خسارت وارده ناشی از نقض تعهد بین‌المللی در چهار بُعد قابل بررسی است که شامل:

الف). ماهیت نقض تعهد،

ب). نحوه‌ی ایراد نقض یا ورود خسارت،

ج). علت نقض تعهد و ورود خسارات،

د). وسعت دامنه ورود خسارت و تاثیرگذاری خسارت وارده بر حقوق دیگر تابعان متعهدین به حقوق بین‌الملل.

۱. نقض تعهد بین‌المللی نسبت به محیط زیست باالخص محیط زیست دریایی:

الف). در حقوق بین‌الملل نقض هر گونه تعهد بین‌المللی نسبت به محیط زیست نوعی خسارت است که از نظر ماهیت به دو دسته ماهیت مادی و ماهیت معنوی تقسیم می‌شود.

ب). نقص تعهد بین‌المللی از جهت نحوه ی ایجاد به نقض مستقیم و نقض غیرمستقیم می‌شود و یا به تعریفی دیگر با نقض یا ایراد خسارت واسطه و یا بی‌واسطه. مثلا کنوانسیون منطقه‌ای حفاظت از دریای سرخ و خلیج عدن در بند ۳ ماده ۱ در تعریف آلودگی دریایی اعلام داشته است: «آلودگی توسط انسان، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم، اضافه شدن مواد یا انرژی به محیط زیست دریایی است که اثرات زیان‌آوری را هم‌چون آسیب به منابع زنده، خطرات بازماندگی سلامت انسان به فعالیت‌های دریایی از جمله ماهی‌گیری، اختلال در کیفیت استفاده از آب دریا و کاهش امکانات رفاهی به دنبال دارد.

ج). علت نقض تعهد و یا غیرعمدی است. به تعریف دیگر ورود خسارت می‌تواند عمدی و یا غیرعمدی باشد که در پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری به آلودگی حوادث توسط مواد خطرناک و مضر، ۲۰۰۰ در بند۱ ماده ۲ در تعریف واقعه آلودگی این چنین اشعار می‌دارد: «وقوع یا مجموعه‌ای از وقوع با همان منشاءاست، از جمله آتش سوزی و انفجار، که در نتیجه و یا ممکن است در نتیجه تخلیه، رهایی یا انتشار مواد خطرناک و سمی به وقوع بپیوندد و ممکن است تهدیدی برای محیط زیست دریایی و یا خط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند کشور مطرح نماید، که به اقدام اضطراری یا واکنش فوری مورد نیاز می‌باشد.

د). تاثیرگذاری نقض تعهد بین‌المللی در قالب ایراد خسارت در حیطه و قلمرو ملی و داخل مرزهای متعهدین به حقوق بین‌الملل و یا می‌تواند تاثیرگذاری فراملی و بین‌المللی باشد که خسارت وارده به محیط زیست دریایی جز این دسته است .

به طور مثال تخلیه مواد آلاینده و پس مانده‌های شیمیایی در آب‌های آزاد که نوعی نقض مستقیم تعهد و مادی است که که تاثیرگذاری بین‌المللی، در جهتی دیگر تصادفات کشتی‌های تجاری که منجر به بروز خسارت به محیط زیست می‌شود نوعی نقض تعهد غیرمستقیم و یا غیرعمدی است هر چند که تاثیرات مخرب آن می‌تواند فرامرزی و یا درون مرزی باشد مانند آلودگی رود خانه ها و یا تخلیه مواد آلاینده به آنها که به طور غیرمستقیم باعث آلودگی آب‌های آزاد و دریاها می‌گردد .

در کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲ ماده ۲۳۵ این کنوانسیون تعریف کاملی از آلودگی محیط زیست و مسئولیت دولت‌ها ارایه می‌دهد منتها به واژه‌ی «خسارت» مخصوصا خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی در هیچ کجای این کنوانسیون اشاره‌ای نشده است. در کنوانسیون مسئولیت‌های مدنی ماده ۱ (۶) در خصوص خسارات ناشی از آلودگی نفتی بر «خسارت آلودگی نفتی» اشاره دارد . به‌طور مثال در ماده ۱ (۴) کنوانسیون حقوق دریاها به انتشار مواد و یا انرژی به محیط زیست که منجر به تاثیرات زیان‌آوری به منابع زنده دریایی و سلامت بشری و آسیب به فعالیت‌های دریایی مانند ماهی‌گیری اشاره دارد. در این ماده قانونی تاثیرات زیان‌آور و خسارات را مشخص نمی‌نماید. در همین چارچوب، سازمان همکاری و اقتصادی توسعه آلودگی را این گونه تعریف می‌کند: « ورود مواد یا انرژی‌هایی به محیط زیست توسط انسان به طور مستقیم یا غیرمستقیم که در نتیجه اثرات زیان بار آنها بهداشت انسانی به خطر بیفتد، به منابع زنده و اکو سیستم آسیب برسد، امکانات را مختل کند و یا با دیگر استفاده‌های مشروع از محیط زیست تداخل داشته باشد.

۲.مسئولیت دولت‌ها از دیدگاه کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲. با عنایت به مواد ۱۹۴ و ۱۹۵ بخش ۱۲ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲که اختصاص یافته به حمایت از محیط زیست دریایی.

تمامی دولت‌های عضوکنوانسیون متعهد می‌باشند تا هر گونه اقدام مقتضی را جهت جلوگیری آلودگی ناشی از سانحه و کنترل انتقال مستقیم و غیرمستقیم آلودگی انجام دهند. مسئولیت دولت چین به عنوان نزدیک‌ترین کشور به محل حادثه سانچی در وسعت بخشی به آلودگی ایجاد شده و انتقال آن به سواحل غربی ژاپن که ناشی از قصور در پیروی از آیین‌نامه‌های کنوانسیون سار و سولاس در اعزام شناورهای نجات مجهز و عدم همکاری موثر در مدیریت بحران که منجر به انتقال مایعات نفتی به سواحل مجاور شد قابل توجه است. در این میان بایستی شرایط اب وهوایی و ابعاد انفجار را در روزهای نخست و سرعت و همکاری کشتی‌های حاضر در منطقه را نیز مدنظر داشت.

همچنین به موجب مواد ۱۹۸و ۱۹۹ کنوانسیون مذکر دولت‌های ساحلی نزدیک به سانحه از جمله ژاپن و کره‌جنوبی (ارگان های مربوطه) و (کشتی ها و شناورهای حاضر در منطقه) متعهد بوده‌اند تا صدمات حاصل از انتقال مایعات نفتی سانچی به دریا را به حداقل رسانده از این رو کوتاهی در این امر موجب منتفی شدن هرگونه ادعای خسارت از جانب دولت‌های نامبره گشته ولیکن این امر نافی مسئولیت و پاسخ‌گویی این کشورها به جامعه بین‌الملل و سازمان‌های بین‌المللی مربوطه در حفظ محیط زیست نمی‌باشد.

سیده هاجر حجازی
متولد ۱۳۶۴
کارشناسی ارشد از دانشگاه بین المللی سیمبیوسس هندوستان
محقق و پژوهشگر رسمی حقوق بشر دریایی از انگلستان
اولین چهره علمی بانو ایرانی و صاحب نظر در حوزه آب های آزاد امنیت و دفـاع آب های آزاد در زمان صلح حقوق بشـر دریایی و مبارزه با تروریست دریایی

مثالا تیم عملیاتی امداد و نجات می‌توانستند به جای استفاده از آب در خاموش کردن آتش از کف و یا فوم استفاده نمایند که علاوه‌بر کنترل بهتر موجب کاهش سرعت در انتقال مایعات نفتی می‌شد و یا می‌توانستند با بهره‌گیری از تکنولوژی و گسترش همکاری با تیم‌های عملیاتی بین‌المللی و حتی ارتش از غرق شدن کشتی و همچنین نفوذ مایعات به داخل آب جلوگیری نمایند. از جمله آسیب‌های محیط زیستی به دریای چین، نابودی نامحسوس آبزیان بر اثر نفوذ مواد سمی در آب‌های این منطقه می‌باشد.

سامانه‌ی ثبت اطلاعات کشتی تنها سند معتبر قانونی در تعیین مسئولیت حقوقی و نحوه‌ی ایجاد سانحه

برای بررسی نحوه تصادف و تعیین مسئول و یا مسئولین در ایجاد حادثه و جبران خسارات مالی و جانی به کشتی سانچی و پرسنل مفقود و کشته شده نیاز به بررسی اطلاعات سامانه‌ی ثبت اطلاعات یا همان جعبه سیاه می‌باشد. ثبت‌کننده داده‌های دریایی Voyage data recorder یا «VDR» که گاهی جعبه سیاه کشتی خوانده می‌شود، یک سامانه‌ی ثبت اطلاعات است که وجود آن در تمامی شناورها جهت انطباق با قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی، به‌ویژه کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا الزامی است. این سامانه داده‌های گوناگون به دست آمده از حس‌گرهای نصب‌شده روی شناور را جمع‌آوری کرده، و پس از دیجیتالی نمودن و فشرده‌سازی داده‌ها، اقدام به ذخیره‌سازی آن می‌نماید. این سامانه در یک محفظه بسیار مقاوم در برابر فشار و دمای بالا و شتاب و ضربه‌های سخت قرار داده می‌شود. کارکرد اصلی این سامانه بررسی دلایل یک حادثه پس از روی دادن آن است، اما می‌تواند برای کاربردهای دیگری نیز داشته باشد. اطلاعات ثبت شده در قسمت محافظ شده‌ی جعبه سیاه کشتی به مدت ۱۲ ساعت گذشته و یا ۴۸ ساعت طبق استانداردهای سال ۲۰۱۴ می‌توان زمان و مکان کشتی، سرعت کشتی، جهت‌گیری کشتی و صداهای ضبط شده در اتاق فرماندهی و ارتباطات رادیویی کشتی و هشدارهای فعال شده‌ی کشتی و تنش‌های وارد شده به بدنه کشتی و وضعیت درهای ضدآتش و ضدآب و ضعیت درهای بدنه‌ی کشتی و داده‌های مربوط به سکان و همچنین داده‌های مربوط به موتور و وضعیت وزش باد و داده‌های بادسنج و بادنمای کشتی را مشخص و بازخوانی می‌کند.

درنهایت بیان نظریه قطعی در خصوص سانحه‌ی کشتی سانچی تا قبل از بازخوانی سامانه ثبت اطلاعات امکان‌پذیر نیست، ولیکن مسئولیت دولت‌های ساحلی در کنترل آلودگی و کاهش خسارات به محیط زیست مستند به مواد قانونی ذکرشده و همچنین ماده ۱۴۵ کنوانسیون حقوق دریاها و ماده ۱۴۶ بارز است. سایر پروتکل‌ها مانند کنوانسیون ۱۹۸۴ بروکسل در مورد مسئولیت مدنی نسبت به خسارت آلودگی نفتی، پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ کنوانسیون بین المللی مسوولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ موجود است که در این کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی در راستای پوشش دادن مسایل حقوقی آلودگی‌های نفتی و نیز جبران خسارت‌های احتمالی توسط سازمان بین المللی دریانوردی بازنگری کلی گردید. در این راستا کنوانسیون ۱۹۹۲ تحت عنوان پروتکل اصلاحی جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ مشتمل بر مقدمه، ۱۸ ماده و یک ضمیمه به تصویب رسیده است ولیکن با توجه به تحلیل تعاریف خسارات ناشی از آلودگی زیست محیطی از منظر حقوق بین‌الملل محیط زیست؛ محرز می‌گردد که علی رغم تلاش‌ها برای تعریف خسارات ناشی از آلودگی زیست محیطی دریایی و مسئولیت‌های بین‌المللی از منظر حقوق بین‌الملل محیط زیست در حقوق قراردادی و از منظر معاهدات بین‌المللی، تعریف شفاف و جامعی به عمل نیامده است و با توجه به پیچیدگی‌های حقوقی و اجرایی در خصوص آن، تشخیص نحوه جبران آن نیز با مشکلات حقوقی دیگری روبه‌رو است. لذا با وجود گسترش آلودگی زیست محیطی در حوزه‌های مختلف، دولت ها تمایل چندانی برای پذیرش قوانین و استانداردها جهت مبارزه با آلودگی و جبران خسارت آن ندارند.

گفتار سوم: بررسی وضعیت حقوقی لاشه‌ی کشتی سانچی

مسئله مهم پس از غرق شدن کشتی سانچی بحث مربوط به لاشه‌ی غرق شده و مالکیت و حقوق مربوطه می‌باشد. برای اینکه بتوان در این زمینه به گرایش عمومی در حقوق بین‌الملل دریایی پی برد مقدمه به بررسی چند نکته در خصوص کشتی سانچی می‌پردازیم:

الف). کشتی سانچی همان طور که بیان شد از نوع تجاری (غیرجنگی) طبقه بندی می‌شود که مطابق با حقوق بین‌الملل دارای بایستی دارای دو معیار قابلیت شناور بودن و قابلیت دریانوری در آب‌های آزاد و همچنین استانداردهای لازم را جهت حمل محموله نفتی را داشته باشد که سانچی تابع همه‌ی استانداردهای فوق بوده است.

ب). پرچم کشتی سانچی که جز پرچم‌های مصلحتی طبقه بندی می شود و متعلق بوده است به کشور پاناما که از نظر قواعد عرفی و بین‌المللی دریایی کاملا قانونی و مطابق با عرف دریایی بوده است- در توضیح بیشتر پرچم مصلحتی به این معناست که صاحب یک کشتی تجاری، کشتی خود را در کشور دیگری به ثبت رسانده و پرچم آن کشور را بر فراز کشتی خود به اهتزاز درآورد- هزینه پائین برای ثبت کشتی، مالیات پایین یا فقدان مالیات، رهایی از قوانین کار و امکان استفاده از کارگران ارزان از دلایل استفاده از پرچم مصلحتی است. قانون صالح در مورد جرایم و مدیریت داخل کشتی تابع قانون کشور پرچم می باشد و دولت صاحب پرچم مسئول اجرای بسیاری از تعهدات می باشد. مالکیت کشتی‌های غرق شده اگر کشتی ناو جنگی و نظامی باشد متعلق به دولت صاحب ناو جنگی و اگر تجاری و یا از سایر اشکال کشتی باشد متعلق است به ذولت صاحب پرچم و صاحب گشت.

مستند به ماده ۸ کنوانسیون ژنو و ماده ۹۵ «قرارداد مونتگوبای» در مورد دریاهای آزاد کشتی‌های نظامی در آب‌های آزاد مصونیت کامل در قبال دولت‌های دیگر دارد لذا لاشه این کشتی ها متعلق به دولت‌های مربوطه و جز اموال عمومی محسوب می‌شود ولی کشتی تجاری متعلق است به دولت صاحب پرچم و صاحب آن. با عنایت به تصمیمات «کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی» و «اصل حاکمیت» دولت صاحب پرچم می‌تواند صلاحیت و مالکیت خود را برکشتی غرق شده ادامه دهد. لذا صرفا قانون کشور صاحب پرچم است که می‌تواند اعلام کند به موجب قوانین داخلی خود ازچه تاریخی کشتی غرق شده بلاصاحب است. از طرف دیگر هیچ قانون لازم الاجرایی وجود ندارد که دولت‌ها را مجبورکند تا لاشه‌ی کشتی خود را از آب دریاهای آزاد رها کند. مگر اینکه این لاشه‌ها به آزادی کشتی‌رانی بین‌المللی لطمه وارد کند و یا باعث آلودگی محیط زیست دریایی شود. در این صورت است که دولت موظف است لاشه‌ی کشتی مزاحم و یا خطرناک را از آب بیرون بکشد. بیرون کشیدن لاشه کشتی متضمن دواصل است:

الف). صدور اعلامیه در مورد غرق کشتی و محل آن.

ب). اطلاعات ضروری در مورد میزان و حدود خطرات دریایی با توجه به ظرفیت کشتی و عمق دریا و یا دوری و نزدیکی محل غرق کشتی نسبت به این راها.

لذا مالک کشتی می‌تواند لاشه‌ی کشتی را بیرون بکشد ودر صورتی که مالک کشتی اقدامی انجام ندهد کشورها وسازمان های مربوطه می توانند اقدام کنند که شامل الف). هر دولت ذینفع ب). نزدیکترین دولتی که به محل کشتی غرق شده ج). کشورمحل ثبت د). یک سازمان منطقه‌ای مناسب .

معاهده بین‌المللی نایروبی درباره‌ی انتقال لاشه کشتی‌ها نیز وجود دارد که در سال ۲۰۱۵ لازم اجرا شد، پایه و اساس قانونی لازم برای حذف و انتقال لاشه کشتی‌هایی که می‌توانند ایمنی جان اشخاص، کالاها و اموال و مایملک در دریا و یا محیط زیست دریایی را به خطر اندازند، را فراهم می‌نماید. این کنوانسیون در سال ۲۰۰۷ مورد پذیرش قرار گرفت و در حال حاضر بیش از ۶۰ □ از ناوگان تجاری جهان به این کنوانسیون ملحق شده‌اند. در این میان به قرارداد (IMCO) Making the Seas Safer and Clear در رابطه با امنیت و پاکسازی دریاها می‌توان اشاره نمود.

سخن آخر

برای نتیجه‌گیری نهایی و بررسی کامل موقعیت کشتی سانچی و تصادم با کشتی کریستال در آب‌های شرق چین نیاز به اطلاعات اسناد و مدارک می‌باشد که بعد از باز خوانی جعبه سیاه امکان اظهارنظر نهایی وجود دارد. آنچه ارایه شد صرفا مسئولیت‌های حقوقی کشتی‌های صاحبِ پرچم و یا دولت‌های متضرر و یا ذی‌نفع و مسئولیت سازمان هاِی بین‌المللی از دیدگاه حقوق بین‌الملل بود. عدم حضور و توجه سازمان ملل و سازمان بین‌الملل دریایی در پیگیری این سانحه که به نوبه ی خود یکی از فاجعه‌آمیزترین تصادفات دریایی در آلودگی محیط زیست بوده است قابل‌توجه است و حداقل انتظار می‌رفت که پرونده سانچی از طریق مراکز تحقیقاتی مانند مرکز تحقیقاتی مرکز تحقیقات ایمنی دریانوردی (MSRC) و یا سایر مراکز مورد توجه و بررسی قرار بگیرد.

منلبع

.۱ :Personal Page of the Secretary-General, accessed
۲۰۱۲ January ۳۰

.۲ Jump up to:a b Press-Briefing "Positional changes ^
۲۰۱۲ January ۳۰ :at IMO Secretariat", accessed

.۳ Jump up to:a b c "Introduction to IMO". International ^
.August۲۰۱۵ ۲۸ Maritime Organization. Retrieved

.۴ Ship" .(۱۹۴۸ March ۴) .Jump up^ Hoffman, Michael L
Organization Nears Final Form; U.N. Maritime Body Expected to
Principal Organs – Panama in Opposition". New York Times. ۳ Have
.((Subscription required (help) .۲۰۱۵ August ۲۸ Retrieved .۵۱ .p

.۵ Jump up to:a b "IMO History in Pictures" (PDF). ^
.۲۰۱۶ October ۲۷ International Maritime Organization. Retrieved

.۶ Brief history :۷۸-Jump up to:a b c d "MARPOL۷۳ ^
– list of amendments to date and where to find them". IMO. March
.۲۰۱۵ June ۱ Retrieved .۲۰۱۲

.۷ .۲۰۱۵ .Jump up to:a b "History of IMO". IMO. IMO ^.

.۸ .۲۰۱۷ ,۷ Maritime Organization. Retrieved July

.۹ at the Wayback ۲۰۱۳ May ۱۶ Archived [۱] ^Jump up
.Machine

.۱۰ Jump up to:a b c "The International Maritime ^
October ۳ Retrieved .۲۰۰۷ July ۲۸ .Organization". Marine.gov.uk
.۲۰۱۲

.۱۱ Jump up to:a b c "Structure of IMO". International ^
.October۲۰۱۶ ۲۵ Maritime Organization. Retrieved

.۱۲ PDF).) "(۸۴)۲۵۵.Jump up^ "RESOLUTION MSC
۳ Retrieved .۲۰۱۲ March ۱ Archived from the original (PDF) on
.۲۰۱۲ October

.۱۳ The World has" .(۲۰۱۸ January ۱۹) Madrigal, Alexis
.never seen an Oil Spill like this". The Atlantic

.۱۴ Rescuers" .(۲۰۱۸ January ۸) Jump up^ Bland, Ben
۱۶ battle toxic oil blaze off China coast". Financial Times. Retrieved
.۲۰۱۸ January

.۱۵ .(۲۰۱۸ January ۷) Jump up to:a b c Xiaolin, Zeng ^
missing". Fairplay. IHS Markit ۳۲ ,NITC tanker explodes in collision"
.۲۰۱۸ January ۱۶ Maritime. Retrieved

.۱۶ .(۲۰۱۸ January ۸) Jump up to:a b Tang, Irene ^
Analysis: South Korea may seek prompt naphtha after condensate"
.۲۰۱۸ January ۱۰ cargo collision". S&P Global Platts. Retrieved

.۱۷ Jump up to:a b "Sanchi: Burning tanker off Chinese ^
۸ coast 'in danger of exploding'". BBC News Online. Retrieved
.۲۰۱۸ January

.۱۸ Jump up^ "Iranian oil tanker sinks after burning for
.۲۰۱۸ January ۱۴ .more than one week". The Telegraph. London
.۲۰۱۸ January ۱۴ Retrieved

.۱۹ DNV GL Vessel ."(۲۷۱۰۰) Jump up to:a b "Sanchi ^
.January۲۰۱۸ ۸ Register. Det Norske Veritas. Retrieved

.۲۰ Oil tanker" .(۲۰۱۸ January ۸) Jump up^ Shih, Gerry
burning off China's coast at risk of exploding". The Columbian.
.۲۰۱۸ January ۱۰ Vancouver, WA, USA. Retrieved

.۲۱ Jump up to:a b "CF Crystal". ABS Record. ^
.January۲۰۱۸ ۱۰ American Bureau of Shipping. Retrieved

.۲۲ Jump up^ Rescuers resume search for survivors
۲۰۱۸ January ۱۱ ,from blazing Iran oil tanker, Reuters

.۲۳ Body of One Missing Mariner :۲ Jump up^ "Update
Found as Fears of Tanker Exploding Heat Up". World Maritime
.۲۰۱۸ January ۸ News. Retrieved

.۲۴ ۱۰) Jump up to:a b Fang, Nanlin; Dewan, Angela ^
Oil tanker Sanchi partially explodes in East China" .(۲۰۱۸ January
.۲۰۱۸ January ۱۰ Sea". CNN. Retrieved

.۲۵ Jump up^ "Report: Explosion Reported on board
۱۰ Stricken Iranian Tanker". World Maritime News. Retrieved
.۲۰۱۸ January

.۲۶ Jump up^ "Stricken Iranian oil tanker drifts into
.۲۰۱۸ January ۱۲ .Japan's economic zone: coast guard". Samaa TV
.۲۰۱۸ January ۱۲ Retrieved

.۲۷ Jump up^ "Chinese salvagers recover two bodies
.۲۰۱۸ January ۱۳ from flaming Iranian tanker". Reuters. Retrieved

.۲۸ Jump up to:a b "Burning oil tanker 'sinks off China'". ^
.۲۰۱۸ January ۱۴ Retrieved .۲۰۱۸ January ۱۴ .BBC News

.۲۹ Jump up^ "Burning Oil Tanker Sanchi Sinks off
.۲۰۱۸ January ۱۴ China". World Maritime News. Retrieved

.۳۰ .(۲۰۱۸ January ۸) .Jump up^ Hernández, Javier C
Hope Fades for Missing Crew Members as Iranian Oil Tanker"
.۲۰۱۸ January ۱۵ Sinks". The New York Times. Retrieved

.۳۱ Jump up^ China detects position of sunken oil tanker
January ۱۷ Retrieved .۲۰۱۸ January ۱۷ ,Sanchi. XINHUANET.com
.۲۰۱۸

.۳۲ Jump up^ "Stricken tanker leaves large oil slick in the
January ۱۵ Retrieved .۲۰۱۸ January ۱۵ .East China Sea". Reuters
.۲۰۱۸

.۳۳ .(۲۰۱۸ January ۱۵) Jump up^ Jean-Michel Gradt
Marée Noire Historique en Mer de Chine". lesechos.fr (in French)."
.۲۰۱۸ January ۱۵ Retrieved

.۳۴ Jump up^ "Sanchi Sinking: Bunker Spill Fears
۱۶ ."Compound Worst Oil Ship Disaster in Decades - Ship & Bunker
.۲۰۱۸ January ۱۷ Retrieved .۲۰۱۸ January

.۳۵ Huge Oil Tanker" .(۲۰۱۸) Jump up^ Mullany, Gerry
Spill in East China Sea Stirs Environmental Fears". The New York
.۲۰۱۸ January ۱۶ Retrieved .۴۳۳۱-۰۳۶۲ Times. ISSN

.۳۶ Jump up^ "Sanchi oil spill contamination could take
three months to reach mainland". National Oceanography Centre.
.۲۰۱۸ January ۱۶ Retrieved

.۳۷ Jump up^ "Sanchi oil spill contamination could reach
Japan within a month (update) | National Oceanography Centre".
.۲۰۱۸ January ۱۷ noc.ac.uk. Retrieved

.۳۸ China Oil Spill" .(۲۰۱۸) Jump up^ Reuters
Compensation Claims Face Iran Payment Snags". The New York
.۲۰۱۸ January ۱۸ Retrieved .۴۳۳۱-۰۳۶۲ Times. ISSN

.۳۹ Jump up^ CNN, Euan McKirdy and Nanlin Fang,. "Oil spill off
.۲۰۱۸ January ۱۹ China coast now the size of Paris". CNN. Retrieved

.۴۰ UNCLOS I

.۴۱ United Nations ."۵۱ Article ۳ Jump up^ "UNCLOS
March ۲۹ Division for Ocean Affairs and Law of the Sea. Retrieved
.۲۰۱۶

.۴۲ CONTIGUOUS ZONE, .۴ Jump up^ "SECTION
UNCLOS PART II – TERRITORIAL SEA AND ."۳۳ Article
.۲۰۱۲ January ۱۹ CONTIGUOUS ZONE. United Nations. Retrieved

.۴۳ ^Jump up

کنوانسیون‌ها

- Automatic Identification System
- Admiralty law
- Fisheries management
- International Tribunal for the Law of the Sea
- Law of salvage
- Legal assessments of the Gaza flotilla raid
- Maritime Security Regimes
- Montreux Convention Regarding the Regime of the Turkish Straits
- Operation Sharp Guard
- Territorial waters
- The Law of Cyber-Space
- United States non-ratification of the UNCLOS
- USA/USSR Joint Statement on Uniform Acceptance of Rules of International Law Governing Innocent Passage
- United Nations General Assembly resolution

جهت تحقیق بیشتر

- IMO ship identification number
- International Maritime Law Institute
- International Maritime Rescue Federation
- United Nations Convention on the Law of the Sea
- Standard Marine Communication Phrases developed by the IMO, to improve safety at sea
- NAVAREA