

آیا گمانه‌زنی‌ها و شایعات در مورد سانچی از منطق بر خوردار بود؟

یک کلاغ، چهل کلاغ



Xinhua News

پناه گرفتن خدمه در موتورخانه رسید که صاحب‌نظران این حوزه با شنیدن آن متحیر ماندند البته نباید کردن جمعی سیاه توسط چینی‌ها نیز شایعاتی در برداشت قطعه مهمی که به پاناما انتقال داده شد؛ براساس قوانین خاموش بودن رادارها نیز یکی از آن شایعاتی بود که سعی داشت به حمل محموله به کرشمالی صحت بگذارد که باتجربه‌های این حوزه آن را منتفی می‌دانستند و دلایل علمی برای آن دارند البته خطای انسانی به دلیل ساعت تصادم نیز یکی دیگر از مسائلی است که نیازمند شفاف‌سازی است، چون گمانه‌زنی‌ها از بی تجربه بودن افسر سوم و بقیه ماجرا می‌گویند و در

لیلا مهداد ساعت هشت شب تنها منظره پیش‌روی آب‌های آزاد است که کشتی قلمبر ماجرا را جوهر دیگری رقم می‌زند و فاجعه‌ای می‌آفرید؛ تصادم بین کشتی قلمبر و سانچی، فاجعه‌ای که ۲۲ نفر از ملوانان جان باختند و سرمایه عظیمی در آتش سوخت. عدم شفافیت و اطلاع‌رسانی ناقص، بازار گمانه‌زنی‌ها را داغ کرد؛ گمانه‌زنی‌هایی که در فضای مجازی دست‌به‌دست می‌شدند و به شایعات دامن می‌زدند تا شاید در این میان به چرایی ماجرا دست‌یابند و منتظر بازه زمانی یک‌تا سه ماهه مشخص شدن علت قطعی حادثه نمانند. البته ما با چرایی تصادفات بیشتر آشنا هستیم تا تصادم و شاید برای همین بود که نقاط ابهام تصادم سانچی در برخی موارد به داستان پردازی بیشتر شباهت یافت تا گمانه‌زنی. برخی این پرسش را مطرح کردند که چرا پرچم پاناما؟ تا شاید در نهایت به این نتیجه‌گیری برسند که محموله میعادات گازی راهی کرشمالی بوده تا بر شایعه زدن سانچی با موشک صحت بگذراند. در حالی که شفاف‌سازی مسئولان می‌توانست مشخص کند که پرچم پاناما این محموله تجاری را به صرفه‌تری می‌کند و به لحاظ بازرگانی بسیاری از کشتی‌ها با پرچم پاناما در آب‌های آزاد تردد می‌کنند، تنها به دلیل سهولت بازرگانی. البته نباید فراموش کرد که پرچم هر کشتی نشان از استانداردهای آن دارد و پاناما تنها کشتی‌هایی با استاندارد بالا را ثبت می‌کند و استاندارد بالا یعنی شانس بازرگانی بیشتر و در نهایت صرفه اقتصادی برای مالک کشتی. رویه‌ای که کشورهای بسیاری آن را دنبال می‌کنند؛ با شفاف‌شدن این مسأله مقصد سانچی اهمیت می‌یابد که صحبت‌های «کیم سونگ‌هو» سفیر کره جنوبی به شایعه‌سازی‌ها در این زمینه خاتمه می‌دهد؛ مقصد سانچی کره جنوبی بوده، نه کشور دیگری البته با این تفسیر زدن موشک به سانچی نیز منتفی می‌شود و به خبرسازی‌های سیاسی از این دست خاتمه می‌دهد؛ شایعه‌ای که می‌توان به پاسخ صحیح آن در سایت‌های اینترنتی که وظیفه رصد و پایش حمل‌ونقل دریایی را دارند، دست یافت. ماجرای شایعات و داستان پردازی‌ها به این جا ختم نشد و برخی‌ها از عمدی بودن تصادم گفتند که آن نیز به نوبه خود پاسخی منطقی و قابل قبول دارد، اگر چه نوبت به

این میان این سوال مطرح می‌شود که چرا دو کشتی مسیر خود را تغییر ندادند که در پاسخ به شلوغی تردد در آن منطقه استناد می‌شود، اگر چه اهمال و کم‌کاری چینی‌ها و مسئولان نیز از سولاتی بود که مطرح شد؛ انتظار عمومی این بود وزارت خارجه همانند وقایعی که در هر نقطه از جهان که به نوعی بسا ایران در از تباط است، ورود کند، اگر چه انتظار بر این بود نهادهای تخصصی همچون وزارت نفت و راه‌وشهرسازی نیز اسنادی به دلیل ساعت تصادم نیز یکی دیگر از مسائلی است که نیازمند شفاف‌سازی است، چون گمانه‌زنی‌ها از بی تجربه بودن افسر سوم و بقیه ماجرا می‌گویند و در

که نیاز است به شکل جدی تری از طرف مسئولان پیگیری شود؛ دلایلی که در ابتدای امر به روابط اقتصادی ما با شریک تجاری‌مان چین اشاره دارند، از رشد صعودی این تعاملات در دولت‌های یازدهم و دوازدهم می‌گویند و پای مسدود شدن حساب دانشجویان ایرانی در چین و اعمال محدودیت‌هایی جدید طبق قانون FATF برای مرادوات بین بانکی را به میان می‌کشند و از محدودیت‌های اقتصادی –مالی برای تجار ایرانی می‌گویند؛ برای شفاف‌شدن ماجرا و ابهامات پای صحبت برخی از صاحب‌نظران این حوزه نشستیم که در ادامه می‌خوانید

دیدگاه ۱



خطاهای انسانی در هر تصادفی وجود دارد

کامران واعظی - کاپیتان آهر اتفاق و حادثه‌ای که پیش می‌آید با وسعتش و حاشیه‌هایی را به خود اختصاص می‌دهد. سانچی اتفاقی بود که حاشیه‌هایی برای آن مطرح شد که پشتوانه‌ای ندارند. کامران واعظی، کاپیتان در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: افرادی که این حاشیه‌ها و مسائل را مطرح می‌کنند، متخصص این مسأله نیستند. خطاهای انسانی در هر تصادفی وجود دارد و ممکن است از لحاظ حرفه‌ای این تصادف یک خطای کودکانه باشد، یعنی در شرایط عادی چنین تصادم‌هایی نباید در دریایافته، مگر این که یک سری عوامل محیطی مثل شلوغی منطقه، حضور ناوگان ماهیگیری کشورهای اطراف و عدم توانایی فنی پرسنلی که در فرماندهی بودند، دست‌به‌دست هم بدهند و تصادمی اینچنینی رخ بدهد. اما قاعدتاً تا به لحاظ حرفه‌ای چنین تصادمی به شلوغی دریاها اشاره کرده و می‌گوید: این واقعیت وجود دارد که در دریاها شلوغ شدنند. در حال حاضر بیش از صدهزار کشتی تجاری داریم که در دریاهای دنیا در حال تردد هستند. کریدورها شلوغ هستند. تصادم ممکن است اتفاق بیفتد هر چند کودکانه باشد. این که بگوییم و تفسیر کنیم که این تصادم اصلاً نباید اتفاق می‌افتاد و عواملی را به جز ناوبری و دریانوردی را باعث بروز حادثه تلقی کنیم، می‌تواند یک نظریه عام باشد. به عنوان مثال خاموش بودن رادارها یکی از مسائلی بود که مطرح شده، در حالی که این امکان کاملاً منتفی است. هر کشتی دو یا سه رادار دارد و این در حالی است که در حال حاضر نقشه‌های الکترونیکی مورد استفاده قرار می‌گیرند و وسایل ناوبری که در

دیدگاه ۲



به احتمالات دیگر بپردازیم

محمود امیری - دریاورد و مهندس سابق کشتی شرکت اسلامی ایران | شایعه‌ها و حاشیه‌ها در هر مسأله‌ای وجود دارند. به عنوان مثال در پلاسکو نیز ما شایعاتی را شنیدیم که شاید برخی از آنها قابل اعتنا بودند، اما در زمینه دریا و کشتیرانی اطلاعات کمی در میان عامه مردم وجود دارد. محمود امیری، مهندس سابق کشتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: شایعاتی که در مورد سانچی مطرح می‌شوند، قابل اعتنا نیستند و بیشتر شایعات به تخیل نزدیک‌ترند تا واقعیت. مثل حمله با موشک، چون کسی با موشک به نفتکش حمله نمی‌کند. امیری که سابقه ۱۰ سال دریانوردی دارد به برخی مسائل مطرح شده اشاره می‌کند و می‌گوید: مسائلی همچون نجات پرسنل یا این که ختمه در لحظات نخست جان باخته‌اند یا بعد از آن، مسائلی هستند که کسی نمی‌تواند به صورت دقیق به آنها پاسخ دهد. اما در مورد این که چرا این کشتی با پرچم پاناما تردد می‌کند، صحبت‌های وزیر کار درست بوده، چون صرفه اقتصادی داشته و منطقی به نظر می‌رسیده کشتی با این پرچم محموله خود را حمل کند و بسیاری از کشتی‌ها این کار را انجام می‌دهند. امیری البته پاسخ‌های صحیح و منطقی را به جمعی سیاه محول می‌کند و می‌افزاید: جمعی سیاه نشان می‌دهد مسیر کشتی، وضع انبار، چه اطلاعاتی ردوبدل شده، چه چیزهایی مخایر بر شده و... همه و همه بسته به جمعی سیاه است. اما واقعیتی که وجود دارد این

پیشینه

پشت پرده شایعات

پلاسکو یکی از اتفاقات تلخی بود که در کنار اخبار منتشره در مورد کم‌وکیف آن، شایعاتی نیز در مورد آن شنیده می‌شده؛ شایعاتی که برخی از آنها سعی داشتند این حادثه را عمدی تلقی کنند؛ شایعه‌ای که متخصصین این عرصه آن را با قاطعیت رد کردند و آن را ساده‌لوحانه قلمداد کردند و استدلال‌شان آن بود که تجربه به آنها نشان داده تفاوت بین انفجار کپسول گاز و کندانسور کولر گازی چیست. شایعه بعدی سرنوشت گاو صندوق‌ها را نشان رفته بود؛ گاو صندوق‌های پلاسکو را کجا می‌برند؟ پلاسکو مجتمعی تجاری بود، به همین دلیل مغازداران اغلب برای نگهداری اسناد و مدارک خود از گاو صندوق استفاده می‌کردند و برای همین در جریان آواربرداری از میان آهن پاره‌ها، تعدادی گاو صندوق پیدا شد تا اسنادی که در آن‌ها بود که به گفته سخنگوی آتش‌نشانی ۵۴متر است و آتش‌نشانی تهران هفت نردبان ۵۴متری و ۲۳ دستگاه بالابر ۲۲متری در اختیار دارد و حالا حادثه کشتی سانچی بهانه‌ای جدید به دست شایعه‌سازان داده‌است.

تجربه دیگران

غرق شدگان

کشتی‌سازی هارلند و والس یکی از توسعه‌یافته‌ترین کشتی‌ها را در عصر خود ساخت؛ کشتی‌ای که هنوز هم نام آن ماندگار است؛ تایتانیک. بزرگ‌ترین کشتی مسافربری زمان خود که تصادف با کوه یخ شاید آن را برای همیشه ماندگار کرده؛ اتفاقی که در سال ۱۹۱۲ افتاد و بر اثر آن ۱۵۱۷ نفر جان خود را از دست دادند، البته ۷۳سال بعد آثار به‌جامانده از تایتانیک جمع‌آوری شد تا در موزه ملی دریایی انگلستان جا خوش کند. کار پاتیا کشتی‌ای بود که برای نجات تایتانیک اعزام شده بود، اما بعدها سرنوشتی جز غرق شدن نیافت؛ سرنوشتی که توسط زیردریایی آلمانی در سال ۱۹۱۷ در جنگ جهانی اول رقم خورد، اما اواسط قرن ششدهمترین جاذبه توریستی با حدود ۲۵ میلیون نفر بازدیدکننده خود را مشهور کند آن هم در موزه‌های با نام خود در استکهلم، ولسا کشتی‌ای جنگی سوئدی بود که تاریخ ساخت آن به قرن هفدهم می‌رسید. سولتانیان نیز جزو کشتی‌های غرق شده است، اما شاید به تناسب ولسا یا تایتانیک شناخته شده نیست؛ کشتی‌ای که در پایان جنگ داخلی آمریکا وظیفه انتقال نیروها به خانه را به عهده گرفته بود، اما انفجار و غرق شدن، بخش پایانی داستان سولتانیان بود؛ حادثه‌ای که در سال ۱۸۶۵ منجر به کشته شدن ۱۸۰۰ نفر شد. آن هم در رود می‌سی‌سی‌پی، البته ۱۱۷ سال بعد در مزرعه سویایی پیدا شد تا قصه‌اش را دوباره سر زبان‌ها بیندازد. ویکتوری که در سال ۱۷۳۷ میهمان آب‌ها شد، تنها تو است هفت‌سال سفر روی آب‌ها را تجربه کند و حادثه‌ای باعث شود در لیست کشتی‌های غرق شده قرار بگیرد. ویکتوری در کانال ایسلند از نظرها محو شد تا سرنوشتش در ابهام قرار بگیرد؛ ابهامی که بیش از ۲۵۰ سال طول کشید تا بالاخره در سال ۲۰۰۸ توسط هیأت دریایی اودیسه ایالات متحده کشف شود. آن هم ۴۳ مایل دریایی دورتر از جایی که دچار طوفان شده و از نظرها محو شده بود. اگر چه ایالات متحده این کشتی را یافت، اما طبق قوانین دریایی این کشتی غرق شده جزو دریایی‌های حکومت بریتانیاست. نام رونه تداعی‌گر کشتی



منابع دیگر

تصادم سانچی و کریستال حادثه‌ای بود تلخ و ناگوار که متأسفانه برخی شایعات و حاشیه‌های پیرامون آن به این تلخی افزود. شایعاتی که به دلیل عدم تخصص به آن دامن زده شد و گمانه‌زنی‌های بیشتری را پیش آورد. در این شماره به این مسأله پرداخته و نظر صاحب‌نظران این حوزه گنجانده شده است. البته لینک‌های زیر نیز می‌تواند زاویه دید بیشتری به شما بدهد.

https://www.mehrnews.com/news/4200947

خبرگزاری مهر

http://donya-e-eqtasad.com/-35/3338065

دنیاای اقتصاد

http://hamdelidaily.ir/archive/1396/10/26/11.pdf

روزنامه‌همدلی

http://www.farsnews.com/13961026000017

فارس

https://www.isna.ir/news/96102714418

ایسنا

دیدگاه ۳



هادی حق شناس - معاون سازمان بنادر و دریانوردی | در فرهنگ ما ایرانیان باید این واقعیت را بپذیریم که هر حادثه اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی که اتفاق می‌افتد، حاشیه‌هایی مطرح می‌شود که در بسیاری از موارد پرتیغ‌تر از متن هستند. به عنوان مثال اگر زلزله‌ای پیش می‌آید، بلافاصله شایعاتی از امواج مغناطیسی به میان می‌آید یا موش‌های آدم‌خوار تهران از آنها گفته شد. هادی حق شناس معاون سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه صحبت‌هایش می‌افزاید: در حادثه سانچی و کریستال نیز شایعاتی مطرح شد مبنی بر این که بار این کشتی برای کرشمالی است؛ در حالی که این محموله از یک بندر اصلی همچون عسلویه بارگیری شده آن هم با پرچم و مسیر مشخص. حق شناس به شایعه زدن سانچی با موشک نیز اشاره کرده و می‌گوید: یکی از حاشیه‌های حادثه سانچی اصابت موشک بود، بدون در نظر گرفتن این مسائل که اگر قرار بر زدن با موشک بود چرا در یک منطقه پرتراfficی که در دریای چین؟ چرا قبل و بعد از آن زده نمی‌شود؟ اگر موشک زده شده چرا کشتی دوم نیز آسیب دیده؟ اصلاً چرا کشتی دومی نیز وجود

نمونه‌ای نادر از تصادم‌های دنیا

دارد و آثار آسیب‌های آن را هم نمایندگان سازمان بنادر و هم نمایندگان پاناما دیده‌اند و مسائلی از این دست که فراوان مطرح است. معاون سازمان بنادر و دریانوردی به خاموش بودن رادارها که در شایعات به آن اشاره شده، پرداخته و می‌افزاید: این شایعه در حالی در فضای مجازی پیچیده که ۱۷۵۴ یا ۵۵ شده است. برخی برای شایعه‌سازی را فراتر گذاشته و فیلمی را نشر دادند که به این تصادم نسبت می‌دهند، حادثه فیلم در روز اتفاق می‌افتد، در حالی که تصادم کریستال و سانچی در هشت شب به وقت محلی اتفاق افتاده است. حق شناس شایعاتی از این دست را مرتب به فرهنگ حاشیه‌سازی‌های ایرانیان دانسته و عنوان می‌کند: واقعیت این است که حاشیه‌پردازی‌هایی از این دست مسأله‌ها را پیچیده نشان می‌دهند، در حالی که خیلی ساده باید گفت مسائلی از این دست دلایل پیچیده ندارند و بیشتر مواقع دلایل بسیار ساده هستند. دلایل ساده‌ای که می‌توان آنها را حدس زد، اگر چه ما به عنوان مرجع رسمی کشور نباید گمانه‌زنی داشته باشیم و باید منتظر بود به اصطلاح عامه جمعی سیاه باز شود تا بر اساس آن اظهار نظر کرد. معاون سازمان بنادر و دریانوردی بر این باور است که شواهد و قراین نشان از این دارند که احتمال خطای انسانی بیشتر است. اگر چه این تصادم یکی از نمونه‌های نادر در