«شهروند» در گفت‌وگو با تعدادی از کارکنان کشتی، کار و زندگی آنها را روی دریا روایت می‌کند

مشقت ملوانی

کاپیتان کوهساری، با ۱۶سال سابقه در یانوردی: حقوقمان بالا نیست، ما پول خونمان را می‌گیریم، حقوق‌های بالا حق ماموریت ماست

افسر اول حسین نژاد: ما روی کشتی خیلی چیزها می‌بینیم؛ از مرگ آدم‌ها تا پیوند زدن عضو. گاهی واقعا شرایطی پیش آمده که هیچ امیدی برای رسیدن به مقصد نداریم

عکس: نسیم اعتمادی / شهروند

زهرا جعفرزاده- شهروند| سخت است؛ وقتی از دوری‌ها می‌گویند، از روزها و ماه‌های زندگی روی آب، دور از خانواده، دور از شهر و خانه. زحمت است؛ وقتی از ساعت‌های طولانی کار روی عرشه و موتورخانه می‌گویند، از بی‌خوابی‌های شبانه، از کار طاقت‌فرسای بندر. مشقت است؛ وقتی یاد خاطره هم‌قطارهایشان می‌افتند، از استرس‌هایی که روی کشتی تحمل می‌کنند. هولناک است؛ وقتی تجربه تصادف‌ها و طوفان‌ها و آتش‌سوزی‌های مهیب را از سر می‌گذرانند و آخر سر، رنج است برایشان؛ وقتی یاد همکارانشان در کشتی «سانچی» می‌افتند، حادثه‌ای که ۹ روز پیش، همه‌شان را شوکه کرد. آنها خودشان را روی کشتی شعله‌ور دیدند و ترسیدند.

«سینا سلیمیان» ۱۵ ماه روی کشتی کارورزی کرده و حالا می‌گوید دلش برای دریا تنگ می‌شود اما نمی‌خواهد این حرفه را ادامه دهد. فارغ‌التحصیل رشته دریانوردی دانشگاه خارگ است و حالا حس‌اش به دریا با چهارسال پیش، زمین تا آسمان فرق کرده. آن زمان رویای دیدن طلوع و غروب خورشید روی عرشه کشتی را در سر می‌پروراند و حالا می‌گوید هر بار که از دریا برمی‌گردد، آشفته و به هم ریخته است. «احسان حسین‌نژاد»، افسر اول کشتی است. مدرک فرماندهی را به تازگی گرفته و قرار است این‌بار که سوار کشتی شد، در جایگاه کاپیتان بنشیند، ۳۳ساله است و ۱۳ سال تجربه دریانوردی دارد. او هنوز سودای دریا در سر دارد، با همه سختی‌ها و محنت‌هایش. «حسین منتصر کوهساری» خودش کاپیتان است؛ ۵، ۶ سالی روی کشتی‌های تجاری و نفتکش فرماندهی کرده و حالا خسته است، از ساعت‌ها و روزهای طولانی دور از خانه و خانواده و شهر و تمام اتفاقاتی که در نبودش رخ می‌دهد. می‌خواهد بماند، بزرگ شدن فرزندانش را ببیند، روی خشکی باشد.

آنهایی که روی کشتی کار می‌کنند، چند گروهند؛ یک گروه ملوان هستند که تعدادی از آنها روی عرشه کار می‌کنند و تعدادی در موتورخانه. افسران اول و دوم و سوم هستند که باز هم در عرشه و موتورخانه کار می‌کنند و در رأس همه اینها، کاپیتان قرار دارد که فرماندهی و هدایت کل کشتی را به عهده دارد. کاپیتان مسئول تمام اتفاقات روی کشتی است، او کسی است که حداقل سابقه ۱۰، ۱۲ سال کار در کشتی را دارد.

سخت‌ترین کار کشتی به عهده ملوان‌هاست، آنها اگر روی عرشه باشند، مدام باید زنگ‌زدایی و رنگ‌کاری کنند و اگر در موتورخانه باشند، روز و شب‌شان به باز و بسته کردن پیچ و مهره‌ها و روغن‌کاری می‌گذرد. افسران عرشه فعالیت راحت‌تری نسبت به ملوان‌ها دارند، حتی از افسران موتورخانه هم. موتورخانه مهمترین بخش کشتی است، قلب آن است، یک سرمهندس دارد و ۴ افسر. در میان کارکنان کشتی، کارورزها هم هستند، کسانی که دانشجوی رشته دریانوردی‌اند و باید دوره‌های ۱۲ ماهه‌شان که ۶ماه آن پیوسته است را روی کشتی بگذرانند. «سیناسلیمیان» یکی از ۲۶،۲۴ نفر کادر کشتی است که به‌تازگی حالا دوره کارورزی‌اش تمام شده.

تنها افسران و کاپیتان اجازه دارند که همسرانشان را به کشتی بیاورند، تعداد زنان روی کشتی هم نباید بیشتر از ۵،۴ نفر شود. یعنی همه هم نمی‌توانند با هم همراه داشته باشند. اینها تنها زنان روی کشتی هستند. زنان نمی‌توانند کادر کشتی‌های اقیانوس‌پیما شوند، آنها تنها می‌توانند روی کشتی‌های داخلی کار کنند و تا درجه افسری هم پیش بروند. مثل افسرانی که در کشتی‌های خلیج‌فارس کار می‌کنند.

«سینا»، ۲۶ساله حالا می‌گوید که دلش برای دریا تنگ می‌شود، اما نمی‌خواهد در این حرفه ادامه دهد: «اول رویاهایی در سر داشتم، فکر می‌کردم رشته خیلی جذابی است، می‌روی روی کشتی و طلوع و غروب خورشید را می‌بینی، اما وقتی کارم را شروع کردم، دیدم دریانوردی فقط تنهایی است و هیچ جذابیتی ندارد. بعد از مدتی همه‌چیز عادی می‌شود.»

دریانوردی سخت است و خطرناک و توان‌سوز است. خطر همیشه بیخ گوش کارکنان کشتی است، یک‌بار تصادف است؛ تصادف با صخره یا کشتی دیگری، یک‌بار بی‌احتیاطی، یک‌بار نقص فنی است، یک‌بار آتش‌سوزی و یک‌بار شرایط جوی. حمله دزدان دریایی را هم باید به همه این حوادث اضافه کرد؛ همان‌ها که بیش از همه در خلیج عدن و نزدیکی‌های سومالی و سمت اقیانوس هند، به انتظار دریانوردان نشسته‌اند: «وقتی حادثه‌ای رخ می‌دهد، خطرش برای همه یکسان است.» سلیمیان، خودش هم بارها این دزدان دریایی را دیده اما چون گاردهای مسلح آنها را همراهی کرده‌اند، از حمله این دزدان در امان مانده‌اند: «کادر کشتی وقتی می‌خواهند وارد این مناطق شوند، با خودشان گارد می‌برند، گارد ارتش یا سپاه. این نیروها مسلح هستند. در دو طرف کشتی دوشکا هم می‌گذارند. وقتی دزدان دریایی این اسلحه‌ها را می‌بینند، دیگر نزدیک نمی‌شوند.» او ادامه می‌دهد: «همین یک‌سال پیش بود که به یک کشتی نفتکش حمله کردند، دزدان حدود ۸ قایق با ۱۲۰ نفر بودند. آنها با کادر کشتی درگیر شدند، نیروهای ارتش به کمک آمدند و درنهایت دزدان فرار کردند. کشتی به سمت خلیج عدن می‌رفت.» این دریانورد تجربه کار کردن روی سه کشتی را داشته است؛ یکی تجاری، یکی کانتینربر و یکی فله‌بر: «من کارورز بودم و کارورزها به‌عنوان ملوان روی کشتی کار می‌کنند.»

دریانوردان تنها از دروازه دانشگاه وارد این رشته نمی‌شوند، موسسه‌هایی هم هستند که در یک دوره فشرده یک‌ساله، آموزش‌های دریانوردی می‌دهند و برای این دوره، ۱۲ میلیون تومان شهریه می‌گیرند: «دریانوردان باید مدارک و گواهی‌های زیادی داشته باشند، آنها همیشه باید در دوره‌های آموزشی شرکت کنند، امتحان بدهند، مدرک بگیرند. هر کس که وارد کشتی می‌شود، باید دریانوردی گذرانده باشد، چندسال که بگذرد، دوره دیگری می‌گذارند تا بتواند مدرک شایستگی بگیرد، افرادی که این مدرک را بگیرند، افسر سوم می‌شوند. کاپیتان کشتی مدرک‌های زیادی دارد و دوره‌های فراوانی گذرانده. از اطفای حریق گرفته تا بقادر دریا.»

کارکنان کشتی همه خطرها و مشقت‌ها را به جان می‌خرند به امید حقوقی که آخر هر ماموریت به آنها می‌دهند؛ این تنها انگیزه کارکردن روی کشتی است: «درآمد یک ملوان روی کشتی از سه‌میلیون تومان شروع می‌شود. البته اینها برای کشتی‌های اقیانوس‌پیماست. کادر کشتی‌های نفتکش به‌دلیل خطراتی که دارد، حقوق بیشتری می‌گیرند. بالاترین حقوق کادر کشتی هم به کاپیتان تعلق می‌گیرد.» به گفته سلیمیان، کادر کشتی حقوق ریالی و دلاری دارند. آنها حق ماموریت را به دلار می‌گیرند؛ مثلا کاپیتان علاوه بر سه‌میلیون تومان حقوق، ۵هزار و ۳۰۰ دلار هم حق ماموریت می‌گیرد. البته این حق ماموریت برای تمام کادر کشتی است که بالا و پایین دارد. کادر کشتی زمانی که در ماموریت نیستند، تنها حقوق ریالی می‌گیرند.

> **ملوان سلیمیان: همین یک سال پیش بود که به یک کشتی نفت‌کش حمله کردند، دزدان حدود ۸ قایق با ۱۲۰ نفر بودند. آنها با کادر کشتی درگیر شدند، نیروهای ارتش به کمک آمدند و درنهایت دزدان فرار کردند**

کارکنان کشتی از دو هفته تا دو ماه روی دریا هستند. کشتی‌های نفتکش با سرعت کم و کشتی‌های تجاری با سرعت بالاتری به مقصد می‌رسند. یک نفتکش از ایران تا چین، ۲۵ روز در راه است، اما یک کانتینر تجاری همین مسیر را ۱۴ روزه می‌رود: «نفتکش سنگین است و سرعتش پایین. یک کانتینر تجاری ممکن است بار یخچالی داشته باشد و اگر زود به مقصد نرسد، بارش خراب می‌شود. پس سرعتش بالاتر است.» کادر نفتکش‌ها باید دوره‌های بیشتری را بگذرانند، مثل دوره‌های مربوط به ایمنی. کارکنان دریا دوره استراحت دارند اما قراردادها ۴ ماهه و برای نفتکش‌ها سه ماهه است. یعنی در این مدت هر سفری که به آنها گفته شود، باید بروند. کادر کشتی‌های تجاری به ازای هر یک ماه که به دریا می‌روند، ۱۳ روز مرخصی دارند؛ کادر نفتکش‌ها برای هر سه ماه کار، دو ماه مرخصی دارند. در آن دو ماه حقوق ریالی می‌گیرند: «دریانوردان در دوره مرخصی هیچ کاری نمی‌کنند، یعنی توانایی انجام کاری ندارند، هر چه دوره دیده‌اند مربوط به دریا می‌شود، آنها روی خشکی توانایی خاصی ندارند و تبحرشان فقط روی دریاست، به همین دلیل کسانی که می‌خواهند از این حرفه خارج شوند، معمولا پس از یک مدت طولانی بیکاری، دوباره به دریانوردی برمی‌گردند، چون هر کاری هم که بخواهند انجام دهند، دیگر حقوقی مانند آنچه روی کشتی می‌گرفتند، نمی‌گیرند و این آزارشان می‌دهد. همین هم شده تا خیلی‌ها برخلاف میل باطنی‌شان، دوباره به کشتی برگردند.»

دریا آدم‌ها را عوض می‌کند

کار روی کشتی سخت است، در کنار همه حوادثی که رخ می‌دهد و جان کارکنان را به خطر می‌اندازد، همین قرار گرفتن روی دریا و قطع ارتباط با دنیا برای مدت زیادی، آنها را اذیت می‌کند: «وقتی می‌روید روی دریا، هیچ وسیله ارتباطی با خشکی ندارید، نه تلفن نه تلویزیون. البته یک تلفن ماهواره‌ای هم هست که دقیقه‌ای یک دلار است. اما در کل خیلی روی روحیات کارکنان تأثیر می‌گذارد. شاید برای یک آدم مجرد خیلی سخت نباشد، اما متأهل‌ها واقعا درگیر می‌شوند. خیلی وقت‌ها روی کشتی، خبرهای بدی می‌شنوند، مثلا یکی از کارکنان خبر مرگ برادرش را روی کشتی شنید، یا یکی دیگر، موقع زایمان همسرش روی دریا بود، آدم‌ها روی کشتی عوض می‌شوند، بعضی مشکلات روحی دارند و واقعا نباید در کشتی بمانند. دریانوردان وقتی به خشکی برمی‌گردند، خیلی به هم ریخته‌اند، زمان نیاز دارند تا به زندگی عادی برگردند.» در میان تمام آنهایی که در کشتی کار می‌کنند، یک پزشک پیدا نمی‌شود، فقط افسران هستند که دوره‌های ابتدایی را دیده و به‌عنوان مسئول بیمارستان کشتی، فعالیت می‌کنند. در کشتی یک اتاق پر از دارو وجود دارد، برای آنهایی که ممکن است دچار مشکل شوند: «خیلی وقت‌ها دست و پای کادر موقع کار در کشتی می‌شکند. بعضی هم هستند که موارد حادتری پیدا می‌کنند، مثل آپاندیس. این وقت‌ها ناچار می‌شوند در نزدیک‌ترین بندر، او را پیاده و درمان کنند.» این دریانورد بهترین خاطره را از سفر به اروپا و آفریقا دارد: «ما برای آفریقا سیمان می‌بریم و از آن‌جا چای می‌آوریم. در فاصله بارگیری که ممکن است یک روز طول بکشد، می‌توانیم از کشتی خارج شویم. البته همه کشورها اجازه خروج را به ما نمی‌دهند. مخصوصا وقتی بدانند که از ایران آمده‌ایم. گاهی هم پلیس مهاجرت می‌آید و به ما ویزای کوتاه‌مدت می‌دهد و در آن فاصله می‌توانیم در شهر چرخی بزنیم.»

روی خشکی با همه بیگانه‌ایم

«حسین منتصر کوهساری» نزدیک به ۶سال کاپیتان کشتی بوده اما حالا هشت ماهی می‌شود که به دریا نرفته: «نمی‌خواهم برگردم. سخت است.» از نوجوانی عاشق دریانوردی بود و حالا حرف‌های دیگری می‌زند: «زمانی که آدم متأهل و بچه‌دار می‌شود، تازه مشکلات را لمس می‌کند. اما خب در نهایت، به دلیل مسائل مالی افراد ادامه می‌دهند. به‌هرحال حقوق کسی که روی دریا کار می‌کند، خیلی بیشتر از کسی است که در خشکی فعال است. در کنار همه اینها، سفر رفتن و قرار گرفتن روی آب هم جذاب است، هر چند که به مرور این مسائل کمرنگ می‌شود.» کوهساری ۴۰ ساله است، او از سال ۷۴ وارد دانشگاه چابهار شد و دریانوردی خواند: «۱۸ماه روی کشتی کارورزی کردم. نخستین‌بار سال ۷۶ بود که سوار کشتی شدم. از سال ۷۹ هم افسر سوم شدم، بعد به تدریج کاپیتان شدم.» کوهساری ۱۶سال سابقه کار روی دریا را در کارنامه‌اش دارد و به ۵ قاره سفر کرده؛ نزدیک به ۴، ۵ سال هم روی نفتکش کار کرده: «من در تمام مدتی که در مرخصی بودم، مشغول یادگیری و گرفتن گواهی بودم، ما باید به آخرین استانداردهای روز آگاه و جدیدترین اطلاعات را داشته باشیم، زمانی که وارد بندر می‌شویم، این گواهی‌های ما را چک می‌کنند.»

ملوان باشی یا افسر، کاپیتان باشی یا مهندس، همین که روی کشتی کار می‌کنی، یعنی با مشکلات زیادی مواجه هستی: «اصلا به درجه و کاری که انجام می‌دهی ربطی ندارد. همه روی کشتی مشکل دارند. دوری از خانواده و اجتماع، خودش معضل بزرگی است. ما بزرگ شدن بچه‌هایمان را نمی‌بینیم، از مسائل روز و خانواده و اجتماع بی‌خبریم، تمام بار زندگی بر دوش همسر است، ما روی خشکی با همه بیگانه‌ایم.» او می‌گوید یک کاپیتان، همه این مشکلات را به صورت مضاعف باید تحمل کند: «هرچقدر درجه بالاتر باشد، مسئولیت هم بیشتر است، در کشتی برای هر نفر یک کاری تعریف شده است و هر کس متناسب با وظیفه‌اش کار می‌کند، کاپیتان اما مسئول تمام کارکنان کشتی است و به همین دلیل درگیری ذهنی و استرس و نگرانی زیادی را تجربه می‌کند. هر اتفاقی روی کشتی بیفتد، کاپیتان باید جوابگو باشد، تصادف بشود، دریا طوفانی باشد، آتش‌سوزی اتفاق بیفتد و... رسیدگی به همه اینها جزو وظایف کاپیتان است. گاهی مشکلات از این هم فراتر می‌رود؛ مثلا ملوانان یا سایر پرسنل، مشکل خانوادگی پیدا می‌کنند، عزیزشان را از دست می‌دهند و... کاپیتان این افراد را هم باید آرام کند. او مثل پدر یک خانواده است.» او می‌گوید که گاهی مشکلات به جایی می‌رسد که یکی از کارکنان باید برگردد، هماهنگی برای بازگشت او هم به عهده کاپیتان است: «قبلا ارتباطات کم بود و پرسنل روی کشتی، ارتباطی با خشکی نداشتند، اما حالا این‌طور نیست، یک وقت‌هایی خبری به کارکنان می‌رسد که آنها را به هم می‌ریزد. اینها روی روحیه آنها تأثیر می‌گذارد. مرگ همسر و پدر و... از جمله این مسائل است.» سختی کار روی دریا، تنها برای دریانوردان نیست، خانواده‌های آنها هم درگیر می‌شوند: «برای ما که روی کشتی هستیم زمان راحت‌تر می‌گذرد تا خانواده‌های ما که روی خشکی هستند. این دوری روی روابط خانوادگی خیلی تأثیر می‌گذارد. دریانوردان را کم‌حرف و گوشه‌گیر می‌کند، به‌هرحال زندگی آنها عادی نیست، ما ۲۰، ۳۰نفر داخل کشتی هستیم که یک ماه و شاید هم بیشتر با هم هستیم، هر طور که هست باید همدیگر را تحمل کنیم.» او ازدواج کرده و دو دختر دارد، می‌گوید آن زمان همسرش مشکلی با شغل‌اش نداشت اما هر چقدر می‌گذشت، تحمل شرایط دوری سخت‌تر می‌شد: «اوایل می‌توانستم با همسرم سفر کنم، اما وقتی بچه‌دار شدیم، شرایط سخت شد، کم‌کم دیگر همسرم با من نیامد.»

دریانوردان بازنشسته که می‌شوند، مشکل دیگری پیدا می‌کنند، آنها سال‌ها حقوق‌های بالایی گرفته‌اند و در دوره بازنشستگی درآمدشان تنها ۳، ۴میلیون تومان است، همین هم می‌شود تا پس از بازنشستگی، دوباره به کار روی دریا برگردند: «بازنشسته‌ها می‌توانند روی کارهای فنی یا تعمیرات کشتی و... کار کنند.»

پول خونمان را می‌گیریم

آنها این روزها نگران ملوان‌ها، افسرها، کاپیتان و حتی کارورزهای کشتی «سانچی» هستند. همان‌ها که سرنوشت‌شان، زندگی‌شان و حتی مرگ‌شان مبهم است. کوهساری هم از این حادثه بشدت متأسف است: «کاپیتان عروجی، هم‌دانشکده‌ای من بود، ما با خیلی از این دریانوردان به‌طور غیرمستقیم ارتباط داشتیم، خیلی‌ها از دور می‌گویند باید چنین و چنان می‌کردند، اما هیچ کس جز خودشان نمی‌دانند که چه شرایطی داشته‌اند، ما جای کاپیتان کشتی نبودیم. باید جعبه وی‌دی‌آر پیدا شود، همه‌چیز در این جعبه ضبط می‌شود.» او می‌گوید حادثه روی کشتی، حادثه سختی خواهد بود. زیر پا خشکی نیست و فرستادن نیروهای امدادی هم زمان‌بر است و هم محدود. او قبلا بارها در این مسیر تردد کرده و می‌گوید که مسیری که در آن تصادف رخ داده، مسیری سخت، پرترافیک و شلوغ است: «سختی کار روی کشتی، به ماهیت شغل‌اش برمی‌گردد، بعدش برمی‌گردد به حقوقی که دریافت می‌کنند. درآمد دریانوردان نسبت به کشورهای دیگر، پایین است، پولی که داده می‌شود به دلیل حضور در ماموریت‌هاست. پولی که ما می‌گیریم، پول خون ماست. ما از زمانی که سوار کشتی می‌شویم تا وقتی پیاده می‌شویم، در معرض حادثه هستیم، همیشه هم این اتفاقات وجود داشته، هر چند که به شدت زمان جنگ نیست که آن زمان موشک‌باران بود.» نفتکش‌ها خطرناک‌تر از کشتی‌های تجاری هستند، کسانی که روی نفتکش‌ها کار می‌کنند، باید از ایمنی بالاتری برخوردار باشند، خطرشان به دلیل باری است که حمل می‌کنند.

دریانوردها ناشناخته‌اند

«احسان حسین‌نژاد»، افسر اول کشتی است و تا چند وقت دیگر، درجه کاپیتانی می‌گیرد. دوره‌های فرماندهی را گذرانده و مدرکش را هم گرفته. «احسان» ۳۳ساله است و نخستین‌بار سال ۸۳ بود که برای دوره ۱۲ ماهه کارورزی سوار کشتی شد به سمت اروپا. او بورسیه کشتیرانی بود: «گروهی از متقاضیان رشته دریانوردی از طریق دانشگاه سراسری و در چابهار و خارگ وارد این رشته می‌شوند و گروهی هم از طریق شرکت نفتکش و موسسه‌های دانشگاهی. دوره‌ها معمولا سه‌سال تحصیل و یک‌سال کارورزی است.» او می‌گوید که ملوان با کارورز تعریف جداگانه‌ای دارد، کارورز پس از طی کردن دوره‌های آموزشی خاص و قبول شدن در امتحان، می‌تواند به‌عنوان افسر سوم وارد کشتی شود. او می‌گوید که فرد خودش انتخاب می‌کند که می‌خواهد روی عرشه کار کند یا موتورخانه.

مشقت‌های دریانوردی را خیلی‌ها نمی‌دانند و حسین‌نژاد از این موضوع گلایه می‌کند: «همه می‌دانند یک آتش‌نشان چه کار می‌کند، یک خلبان چه وظیفه‌ای دارد اما کسی نمی‌داند دریانورد کیست و روی دریا چه می‌کند، درحالی که شغل دریانوردی در کشور ما تاریخچه‌ای قدیمی دارد، ما اولین دریانورد زن را داشته‌ایم، علوم و فنون دریایی ما خیلی پیشرفته است.» ماجرای کشتی سانچی هم او و دیگر همکارانش را بشدت متاثر کرده: «همه در شوک شنیدن این خبر هستیم.» این افسر اول هم شاهد حادثه‌های زیادی روی کشتی بوده، اما می‌گوید که این حادثه در سال‌های اخیر بی‌سابقه بوده است: «ما روی کشتی خیلی چیزها می‌بینیم، از مرگ آدم‌ها تا پیوند زدن عضو. روی کشتی پزشک نداریم، خودمان دوره‌های کمک‌های اولیه را گذرانده‌ایم و از همان معلومات استفاده می‌کنیم، گاهی واقعا شرایطی پیش آمده که هیچ امیدی برای رسیدن به مقصد نداریم. کار روی کشتی زیاد و استرس‌آور است، حتی ساعت خواب هم وجود ندارد.»

او جزو آن گروهی است که می‌خواهد کار در این حرفه را ادامه دهد: «ما خون دل‌های زیادی خوردیم، شاید مثل اول علاقه به کار نداشته باشم، اما به‌هرحال سال‌های سخت تحریم را گذراندیم، دوره‌ای که حدود ۸ماه به ما حقوق نمی‌دادند، کشتی‌ها خوابیده بود و خیلی از بچه‌ها با کارشان فداکاری می‌کردند، ما این همه سختی را تحمل کردیم و حالا نمی‌توانم به راحتی آن را کنار بگذارم.» او می‌گوید که لذت‌بخش‌ترین و ترسناک‌ترین لحظات را روی کشتی داشته است: «پدرم از کارکنان خشکی کشتیرانی بود و بشدت با کارم مخالفت می‌کرد، سختی‌هایش را می‌دانست. الان هم در بخش تأمین نیروی دریایی کار می‌کند. اما من کار را ادامه دادم.»

تمام آنهایی که روی کشتی کار می‌کنند باید بیمه داشته باشند، این هم یکی از قوانین اصلی سازمان جهانی دریانوردی است و وزارت کار هم آن را پذیرفته. کارفرما باید همه کارکنان را بیمه کند، به غیر از آن، کارکنان و کشتی تحت پوشش بیمه سوانح هم هستند. این یک الزام است: «کارفرما کسی است که نیروهای کشتی را استخدام می‌کند و سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین وزارت کار، نظارت بر اجرای قوانین را به عهده دارند. هر چند که وزارت کار به دلیل قوانینی که وجود دارد، در برخی ضوابط مشکل دارد و نیاز است که برخی از قوانین در ارتباط با دریانوردان تغییر کند. یکی از بزرگترین مشکلات دریانوردی این است که ناشناخته است و حتی تصویب قوانین مربوط به آن هم به کندی انجام می‌شود.» به گفته او یکی از این قوانین، قانون مدرک معادل دریانوردی است که سال‌ها در بلاتکلیفی به‌سر می‌برد.

او از نبود امکانات برای دریانوردان هم گلایه می‌کند: «قبلا امکاناتی بود که استرس دریانوردان را کم می‌کرد، قوانین مثل الان پیچیده و اذیت‌کننده بود، الان به دلیل شرایط اقتصادی، فشار زیادی به دریانوردان می‌آید، قبلا دوره استراحت در بنادر بیشتر بود، حالا ولی ما مجبور هستیم تمام مدت در بندر کار کنیم، خیلی وقت‌ها به ما ویزای خروج از کشتی نمی‌دهند، کار روی کشتی زیاد است.» حسین‌نژاد به سختی کارکردن روی نفتکش هم اشاره می‌کند: «سختی کار روی نفتکش به‌دلیل مسئولیت زیاد آن است، اگر نفتکش غرق شود، می‌تواند یک کشور را به ورشکستگی برساند، بزرگترین دغدغه کشورها، آلودگی محیط زیستی است. مثلا در حادثه اخیر، چینی‌ها بیشتر از این که نگران کشتی باشند، نگران آلوده شدن آب‌شان هستند.» حسین‌نژاد حالا ۹ ماهی می‌شود دریا نرفته، استراحت می‌کند.

گزارش

معاون محیط زیست انسانی سازمان محیط زیست با اعلام شعار «قانون هوای پاک؛ قانون نفس» برای هفته هوای پاک خبر داد:

سوخت؛ عامل اصلی آلودگی هوای تهران

شهروند| در هفتاد و پنجمین روز آلوده تهران، «سوخت» عامل اصلی آلودگی هوای این شهر و هفت کلانشهر دیگر اعلام شد. نشست خبری دیروز تکالیف دستگاه‌ها در اجرای قانون هوای پاک ظهر دیروز درحالی برگزار شد که هوای تهران باز هم برای گروه‌های حساس ناسالم اعلام شده بود. معاون محیط‌زیست اعلام کرد که ۹۷درصد اتوبوس‌ها، ۳۴درصد کامیون‌ها و کِشنده‌ها و بیش از ۸۰درصد موتورسیکلت‌های تهران فرسوده‌اند و درعین حال ۸۵درصد آلودگی تهران سهم آلاینده‌های محرک و ۱۵درصد سهم نیروگاه‌ها و موتورخانه‌هاست، اینها همه در شرایطی است که هشت‌سال است ناوگان اتوبوسرانی تهران هیچ اتوبوس جدیدی نداشته. هنوز دوماه به پایان سال مانده اما تهران که سال ۹۵ را با ۶۰روز ناسالم برای گروه‌های حساس به پایان برده بود، تا این‌جا ۷۵روز ناسالم برای گروه‌های حساس و ۹روز ناسالم برای همه را از سر گذرانده و حالا اعلام شده که ذرات معلق هوای تهران ۳برابر استاندارد جهانی است.

به گفته مسعود تجریشی، معاون محیط‌زیست انسانی بسیاری از کشورهایی که در سال‌های گذشته مشکل آلودگی هوا داشتند، از دهه ۸۰ به این جمع‌بندی رسیدند که باید قانون جامعی در این زمینه داشته باشند تا همه دستگاه‌ها به اجرای تکالیفی درباره کاهش آلودگی هوا موظف شوند. این درحالی است که «اغلب تصور می‌کنند که مسئول هوای ناپاک سازمان حفاظت محیط‌زست است» اما «سازمان حفاظت محیط‌زیست یک نهاد حاکمیتی است که بر عملکرد دستگاه‌های مختلف در قبال قانون هوای پاک نظارت می‌کند.» او با بیان این‌که از همه دستگاه‌های اجرایی در مورد روند اجرای مصوبات کاهش آلودگی هوا گزارش گیری کرده شده، گفت که «بسیاری از دستگاه‌ها به دلیل کمبود بودجه و نبود تخصیص اعتبارات نتوانستند به تعهداتشان عمل کنند» و با این توضیح به تشریح تکالیف دستگاه‌ها در اجرای قانون هوای پاک پرداخت و آماری از وضع آلودگی هوای تهران داد: «نظارت بر کیفیت سوخت تولیدی برعهده سازمان محیط‌زیست است و طبق قانون این سازمان باید سه‌ماه یک‌بار سوخت توزیعی در کشور را مورد پایش قرار دهد اما در ماه‌های آذر و دی پایش کیفیت سوخت در کلانشهرها به جای سه‌ماه یکبار به‌هفته‌ای یک‌بار رسید.» این‌طور که تجریشی گفت، با تصویب قانون هوای پاک در مجلس و ابلاغ آن در مردادماه امسال، وظایف همه دستگاه‌های اجرایی برای کاهش آلودگی هوا مشخص شده است. او با توجه به نمونه‌گیری‌های انجام‌شده ادامه داد: «در بعضی از کلانشهرها و بررسی این نمونه‌ها به این جمع‌بندی رسیده‌ایم که در کلانشهرهای سوخت، عامل اصلی تولید ذرات معلق است. در شهر تهران با توجه به مطالعات صورت گرفته، دلیل عمده آلودگی به ذرات معلق برمی‌گردد و بنابراین مهمترین آلاینده تهران در شرایط حاضر ذرات معلق است که از احتراق ناقص و کیفیت نامناسب سوخت تولید می‌شود.» این شرایط در تهران را در حالی ادامه داد که براساس گفته معاون محیط‌زیست انسانی، مصرف بنزین در چهارسال اخیر، افزایش قابل مشاهده‌ای داشته، به‌طوری که در هرسال دودرصد افزایش مصرف سوخت اتفاق افتاده است: «در فصل سرما در بعضی کلانشهرها مثل تهران بروز پدیده وارونگی دما در کنار افزایش مصرف سوخت و پایداری هوا باعث افزایش آلودگی می‌شود. در ۶ماهه دوم سال به دلیل بروز پدیده وارونگی دما شاهد تشدید آلودگی هوا هستیم. ذرات معلق می‌تواند ناشی از نیروگاه‌ها، فعالیت‌های صنعتی، سوخت زباله و خودروها باشد اما سوخت و احتراق ناقص عمده‌ترین بخش را در تولید ذرات معلق کمتر از ۲٫۵میکرون دارد.» تجریشی ادامه داد: «در سال‌های گذشته توانستیم برخی آلاینده‌ها را مدیریت کنیم اما درحال حاضر ذرات معلق مهمترین مسأله در آلودگی هوای شهرها به‌ویژه تهران است. مقدار ذرات معلق در تهران ۳۲میکروگرم در مترمکعب است؛ این درحالیست که استاندارد جهانی ۱۰میکروگرم در مترمکعب است. بنابراین سه‌برابر حد استاندارد جهانی ذرات معلق در هوای تهران وجود دارد.»

کامیون‌ها و آلودگی شبانه تهران

معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست در ادامه نشست آماری از آلاینده‌های تهران در سال‌های گذشته اعلام کرد و براساس آن توضیحاتی درباره مدیریت وضع کامیون‌ها و کِشنده‌ها داد: «براساس مطالعات سال ۱۳۹۵ سهم خودروهای سواری اعم از شخصی، ون و تاکسی در تولید آلودگی سه‌درصد است. علی‌رغم این‌که این دستگاه‌ها ۸۰درصد ناوگان را تشکیل می‌دهند، همچنین موتورسیکلت‌ها در تولید آلودگی ۱۲درصد سهم دارند اما در این میان بیشترین سهم با میزان ۸۵درصد متعلق به اتوبوس‌ها و کامیون‌هاست.»

به گفته او با توجه به ایمنی که وزارت راه در جاده‌ها در نظر گرفته، تردد کامیون‌هایی با عمر بالا در جاده‌ها ممنوع شده است: «به همین علت کامیون‌های فرسوده به سمت شهر سرازیر شده‌اند. همچنین در طول روز اتوبوس‌های فرسوده امکان تردد در شهر را دارند اما این دستگاه‌ها نیز امکان تردد در جاده‌ها را ندارند بنابراین ناوگان اتوبوسرانی و کامیون‌ها سهم قابل توجهی در ایجاد ذرات معلق دارند.» از سوی دیگر بیشترین ذرات معلق این‌طور که تجریشی مطرح کرد، در تهران از دو بخش ناوگان فرسوده حمل‌ونقل و همین‌طور کامیون‌ها و کِشنده‌ها نشأت می‌گیرد و برهمین اساس یکی از مصوبات کارگروه کاهش آلودگی هوا تردد کامیون‌ها در سطح شهر تا نیمه بهمن‌ماه ممنوع شده است. تجریشی با اشاره به ضرورت نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از مواد مصوبه سال ۹۵ گفت: «۱۰هزار اتوبوس فرسوده داریم که باید از سامانه حمل‌ونقل عمومی خارج شوند اما متاسفانه در زمینه تولید، واردات موتور و خودروهای برقی که یکی از موارد مصوبه ۹۵ است، اقدام خاصی صورت نگرفته و این مصوبه اجرایی نشده است.» طبق آمار اعلام‌شده در نشست خبری روز گذشته تا سال ۹۲، ۷۹۸۸ اتوبوس در شهر تهران وجود داشت که ۹۷درصد آنها فرسوده بودند. سن فرسودگی اتوبوس‌ها هشت‌سال است و براساس آمارهای این سال ۲۹هزار و ۱۱۷ دستگاه کامیون در تهران تردد می‌کرد که براساس سن فرسودگی این کامیون‌ها- که ۱۵سال است- ۳۴درصد آنها فرسوده بودند. تعداد موتورسیکلت‌ها در تهران بیش از یک‌میلیون دستگاه برآورد شد که با توجه به سن فرسودگی آنها که پنج‌سال است، بیش از ۸۰درصد این دستگاه‌ها فرسوده‌اند.

خبر

سخنگوی شورای شهر تهران در واکنش به گزارش «شهروند» خبر داد:

بررسی پرونده باغ شب‌های بره در شورای شهر

شهروند| سخنگوی شورای شهر تهران از بررسی پرونده باغ شب‌های بره در کمیته‌های فنی شورای شهر خبر داد؛ پرونده باغ خشک‌شده‌ای در روزهای گذشته بعد از انتشار گزارشی در روزنامه شهروند روی میز کمیته معماری و طرح‌های شهری شورای شهر تهران قرار گرفت.

باغ شب‌های بره در محله سعادت‌آباد قرار دارد که روند خشک شدن آن از دهه ۸۰ به بعد آغاز شد؛ باغی که بعد از انقلاب به نفع بنیاد مستضعفان مصادره شد. در سال‌های گذشته، به دلیل تعریض خیابان بالادستی این باغ، جلوی ورود آب قنات به آن گرفته و درختان آن هم خشک شد. علی اعطا، سخنگوی شورای شهر تهران دیروز در این‌باره گفت: «پرونده خشک‌شدن باغی معروف به باغ شب‌های بره برای بررسی‌های تکمیلی به کمیته معماری و طرح‌های شهری ارجاع داده شده است. کمیته به دقت ابعاد مختلف این پرونده را بررسی کرده و چنانچه تخلف‌هایی مشخص شود برای تصمیم‌گیری در مورد تخلف وارد عمل می‌شویم.»

او درباره روند بررسی این پرونده توضیح داد: «تصاویر هوایی سالیان گذشته، نقشه‌ها و مدارک موجود بررسی خواهد شد.» ظاهرا در این مسیر نقشه‌های هوایی سالیان گذشته (یک‌دهه قبل) و نقشه‌های کنونی بررسی می‌شود و مطالعات میدانی و پرس‌وجو از اهالی محل هم صورت خواهد گرفت و نتیجه کار پس از بررسی‌های کمیته معماری و طرح‌های شهری اطلاع‌رسانی خواهد شد. این باغ که سریال شب‌های بره در دهه ۸۰ به کارگردانی مهران مدیری در آن ساخته شد، حالا مجوز یک برج ۲۱ طبقه را دارد و بنیاد مستضعفان هم یک ماه قبل آگهی مزایده آن را در روزنامه همشهری منتشر کرد. مساحت این باغ ۲۱هزار و ۶۰۰ مترمربع است و در دوره مدیریت شهری گذشته با استفاده از مصوبه برج-باغ‌ها، مجوز ساخت برج ۲۱ طبقه برای ۶هزار و ۴۸۰ متر مربع آن صادر شده است، در حالی که مسئولان بنیاد مستضعفان هم در واکنش به پیگیری‌های «شهروند» درباره سرگذشت این باغ، توضیحات قانع‌کننده‌ای ارایه نکردند.

استان

رضوانی مدیر امور آبفای شهرستان قدس:

مرحله جدید نصب انشعاب‌های فاضلاب در قدس آغاز شد

نصب انشعاب‌های فاضلاب خیابان‌های دستغیب و کاشانی در شهر قدس آغاز شد.

بهزاد رضوانی با اعلام این خبر گفت: اجرای شبکه جمع‌آوری و نصب انشعابات فاضلاب منطقه با اولویت محدوده‌های دارای شرایط خاص سنگی، اجرای عملیات جمع‌آوری فاضلاب و نصب انشعابات تابعه خیابان‌های کاشانی و دستغیب واقع در ۲۰متری ولیعصر در دستور کار قرار گرفت. او افزود: پس از اجرای شبکه اصلی به طول ۱۰۰۰ متر، حدود ۲۰۰ رشته انشعاب فاضلاب نصب خواهد شد. رضوانی در پایان خاطر نشان کرد: این محدوده‌ها به دلیل رهاسازی فاضلاب‌های مسکونی به معابر عمومی با مشکل زیست محیطی روبه‌رو هستند که اجرای این طرح در راستای بهبود وضعیت موجود اجرا شده است.