

گفت‌وگو با «حمید حسن پور» افسر اول سابق نفتکش‌ها که به دلیل کمبودها و سختی کار با دریانوردی خداحافظی کرد

دریانوردان را دریابیم



نفتکش مثل یک پمپ شناور است و خطرات طوفان دریاه آتش سوزی، طبیعت پاره‌گازهای سمی و خطرات انسانی آن را تهدید می‌کند
برای خدمه کشتی‌ها هیچ وقت امید بر گشت وجود ندارد و وقتی حادثه‌ها را ترک می‌کنی، باید وصیت کنی و به دریا بروی
بعد از ۱۵ سال کار کردن روی نفتکش، آینده‌ای برای شغل نمی‌دیدم

عکس AP



حمید حسن پور (سمت راست) در کنار شهید مجید تقیان / کشتی‌نی-لنگرگاه عسلویه

بلا‌ای هر ماه در ۱۷ و نیم روز مرخصی دارند.
• خدمه‌های یک دریاورد چیست؟
 هیچ‌وقت امید بر گشت وجود ندارد، منظورم این است که وقتی خنات را ترک می‌کنی، باید وصیت کنی و به دریا بروی. به نظر من کار کردن روی دریا و اقیانوس یک نوع مبارزه است، درست مثل میدان جنگ. وسط آب‌های بی‌انتها باید دست و پا بزنی برای رسیدن به نقطه پایان و در هر رفت و برگشت، هر بار حرکت کشتی از اسکله تا اسکله‌ای دیگر، بیم و امید وجود دارد. دریانوردی با همه خطرات و ریسک‌ها و دوری و دل‌تنگی و فشار کاری‌اش شبیه یک میدان رزم است که هر بار به امید پیروزی به آن پامی‌گذاری.

گفتید دو پسر دارید. آنها علاقه‌ای به دریانوردی دارند؟

بله اتفاقاً هر دو آنها دوست دارند کاپیتان شوند، اما من وصیت می‌کنم که تا چهار نسل بعد از من به دریا نروند. در شرایط کنونی سختی‌ها و مشکلات همچنان دریانوردان را تهدید می‌کند؛ نمونه‌اش را هم در آتش‌سوزی کشتی سانچی و به شهادت رسیدن ۲۲ نفر از همکارانم دیدیم.

نگاه یک افسر اول نفتکش بعد از ۱۵ سال کار کردن روی دریا چقدر با نگاه امروزش به این شغل فرق کرده است؟

من سال‌های نخست کاری‌ام آرزوهای زیادی داشتم. من بعد از فارغ‌التحصیلی وارد دریانوردی با نفتکش‌ها شدم و ۱۵ سال هم کار کردم. حس می‌کنم با این کار بزرگ شدم و همه این سال‌ها را یک عمر حساب می‌کنم. یعنی اگر عشق و علاقه به دریا و کارم نداشته باشم، این همه سال با همه سختی‌ها و کمبودهای دریا و نفتکش دوام نمی‌آوردم. بنابراین همیشه به این کار علاقه داشتم، هنوز هم دارم، ولی به برهه‌های رسیدم که دیدم باین شرایط نمی‌توانم ادامه دهم.

• به همه سختی‌ها، بیم‌ها و امیدها، خطرات و حادثه تلخی که برای نفتکش سانچی اتفاق افتاده داشت، هنوز هم تابان از دریانوردی چیست؟ ماجراجویی، عشق و علاقه به دریا و خدمت در ازای دوری از زندگی و خانواده.

آقای حسن پور در حادثه آتش‌سوزی نفتکش سانچی همه همکاران شما به شهادت رسیدند. از این خدمه کسسی بود که شما از نزدیک او را شناسید؟

آقای مجید تقیان، چیفا افسر کشتی سانچی یکی از بهترین و متخصص‌ترین همکارانم بود. با او دو سفر دریایی رفته بودم، او آسانسور پاک، زم‌تکش و خیره بود. ضمن این‌که من در دانشگاه خارک دروس تخصصی علوم دریایی را تدریس می‌کنم؛ سعید دهقانی، پوریا عیدی پور و سجاد عبداللہی از دانشجویهای من بودند و نخستین دوره کارآموزی‌شان را در کشتی سانچی می‌گذراندند که در این حادثه به شهادت رسیدند.

• و جمله‌ای برای همکاران تان... در این کویر اقیانوس مرا بیخوش کن با چند قطره اشک نتوانستم عطش را خاموش کنم؛ ای فرزند سرزمین مهجور من، تو آرزووار مرزهای سرزمینم را تا کویر اقیانوس تا دم بخشدی و من در حسرت دیدن جای پایت هر روز به اسکله خواهیم رفت. این‌ها همه دل‌تنگ‌تان هستیم.

یعنی بیم‌بریم، اتفاقاً در آن سفر همسر و دو پسر هم با ما همراه شده بودند. در حین حرکت در باب‌المنندب در زمان دریایی قصد حمله به نفتکش را داشتند، اما ناوگان نظامی آن منطقه با تیراندازی به سمت کشتی در زمان دریایی آنها را فری داد.

• کار خدمه کشتی‌ها و نفتکش‌ها از این حیث که در برابر در زمان دریایی ابزار دفاعی مانند تفنگ در اختیار ندارند، شبیه به محیط‌بانانی است که با دست خالی باید در برابر شکارچیان از طبیعت دفاع کنند. ابزار دفاعی و پیشگیرانه نفتکش‌ها برای دفاع در برابر تهدیدات انسانی در دریاها و اقیانوس‌ها چیست؟

بله، درست است ما هیچ چیزی نداریم، اما معمولاً نفتکش‌ها و کشتی‌ها قبیل از این‌که وارد مناطقی که ریسک حمله در زمان دریایی در آن زیاد است، شوند یکسری تمهیدات را به کار می‌گیرند. مثلاً تمام طول حمله مواد اشتعال‌زا را دور می‌کشند یا یکسری عروسک‌های پوشالی درست می‌کنند و لباس کار شبیه خدمه کشتی را تن‌شان می‌کنند و دورتادور کشتی می‌گذارند تا نامود کنند کشتی نگرهبانی می‌شود. از طرف دیگر، همیشه شیلنگ‌های آتش‌نشانی تحت فشار آب در داخل نفتکش آماده هستند تا اگر قایقی قصد نزدیک شدن به کشتی را داشت، با فشار آب‌شان قایق را دور کنند.

• به‌طور معمول تعداد خدمه هر نفتکش چند نفر است و هر کدام چه نقش‌هایی دارند؟

برسنت کشتی معمولاً بین ۳۰ تا ۲۲ نفر است که البته این تعداد بستگی به تکنولوژی کشتی و نفتکش دارد. مثلاً نفتکش‌های قدیمی تا ۴۰ نفر هم پرسنل داشت. نقش نیروهای نفتکش هم با یکدیگر متفاوت است و در سه قسمت عرشه، موتورخانه و کنترینگ خدمت می‌کنند. کاپیتان، افسر اول و سه افسر هم به‌عنوان کشتی‌نروهای عرشه هستند.

• قطعاً سفرهای هر نفتکش بستگی به بعد مسافتی و مقصد دارد، به‌طور میانگین هر سفر چند روز طول می‌کشد؟ مثلاً ز بندر خارک تا آب‌های سوئد نزدیک گوتنبرگ تقریباً ۳۲ روز طول می‌کشد یا تا سمت کره جنوبی بین ۱۹ تا ۲۰ روز که البته باز هم شرایط آب‌وهوایی در این محاسبه‌دخیل است.

• دریانوردان بعد از این سفرهای طولانی مرخصی‌ها دارند؟ در دوران کارهای نفتکش از امارات بارزیم تا به بندر

برخی هم به سرعت درهم می‌پیچند. با این حال در ایده‌آل‌ترین حالت که فرصت هدایت خدمه کشتی فراهم باشد، تنها هدف و اولویت کاپیتان نجات جان پرسنل کشتی و در آخرین مرحله نجات جان خودش است.

• در طول دوران خدمت، حادثه آتش‌سوزی نفتکش را تجربه کرده‌اید؟

بله. آتش‌سوزی رخ داده است، اما نه به صورت گسترده. یکبار در یکی از اتاق‌های نفتکش، تلویزیون اتصال کرده بود و آتش گرفت. از پرسنورهای حریق در داخل کابین به صدا درآمد و چون ابعاد این آتش‌سوزی زیاد نبود، بلافاصله آتش را خاموش کردیم. اما به‌رحال همین آتش هم اگر در همان ثانیه‌های نخست مهار نمی‌شد، می‌توانست کشتی که حامل مواد اشتعال‌زا بود را دچار آتش‌سوزی گسترده‌تری کند.

• در یاها و آب‌ها و اقیانوس‌ها چقدر باهم تفاوت دارند؟

من آب‌های آسیای شرقی، مدیترانه، اقیانوس اطلس و آرام، دریای بالتیک، خلیج عدن، دریای سرخ و اقیانوس هند را رفتم. هر کدام از این مناطق در فصل‌های مختلف خطرات خاص خودشان را دارند. مثلاً در تابستان اقیانوس هند و خلیج عرب نزدیک بنگلادش بادهای موسمی دارد. در فصل زمستان هم بادهای موسمی دریای چین آغاز می‌شود که همین بادهای یکی از دلایل شعله‌ور شدن آتش در نفتکش سانچی شد. بنابراین هر دریای اقیانوسی خطرات خودش را دارد و بیشترین خطرات هم به‌زمان فصل سال بستگی دارد.

• خطر در زمان دریایی برای نفتکش‌ها هم وجود دارد؟

بله. خطر در زمان دریایی، نفتکش‌ها را هم تهدید می‌کند، مخصوصاً در خلیج عدن، باب‌المنندب در اطراف یمن و سومالی، آب‌های نزدیک بنگلادش و سواحل پاکستان و هند.

• خود شما در سفرهای که به این دریاها و اقیانوس‌ها داشتید، با در زمان دریایی روبرو شده‌اید؟ در دوران کارهای نفتکش از امارات بارزیم تا به بندر

دریای‌هایی که حق و حقوق‌شان آن طور که باید و شاید پرداخت نشد و کسی به انگیزه‌هایشان بها نداد. «حمید حسن پور» افسر اول سابق نفتکش‌ها بود که ۱۵ سال با نفتکش، اقیانوس آرام و اطلس و خلیج عدن و عرب‌راندنور دید، اما سراسر سختی‌ها و کمبودهای کار باعث شد خشکی را به دریا ترجیح دهد. او این روزها داغدار شهادت همکارانش در کشتی سانچی است و با این اندوه بزرگ خطرات و مخاطرات نفتکش‌ها را با ما مرور کرد.

• این روزها مردم نسبت به هر حادثه‌ای در شبکه‌های اجتماعی واکنش نشان می‌دهند. یکی از بحث‌هایی که در رابطه با آتش‌گرفتن نفتکش سانچی بین کاربران فضای مجازی مطرح می‌شود، موضوع استهلاک یا استاندارد نبودن این نفتکش بود...

این استدلال به هیچ‌عنوان درست نیست. سانچی یکی از به‌روزترین و جوان‌ترین مدل‌های نفتکش بود. از طرف دیگر، اگر این نفتکش استانداردهای روز دنیا را نداشت، کشورهای دیگر اجازه نمی‌دادند در اسکله‌های‌شان تردد کند. پس نتیجه می‌گیرم استاندارد نبودن کشتی بسیار بالا بوده و به‌هیچ‌وجه مستهلاک نبود.

• وقعی حادثه‌ای برای کشتی‌ها وجود می‌آید، خدمه و نیروهای کشتی چه کاری باید انجام دهند؟

همه چیز بستگی به شرایط، زمان و مکان وقوع حادثه دارد، اما شکی در این نیست که بهترین مقصد هر لحظه خطر وجود دارد. نفتکش مثل یک بمب شناور است و خطرات طوفان دریا، آتش‌سوزی، طبیعت پاره، گازهای سمی و خطرات انسانی همواره نفتکش‌ها و کشتی‌ها را تهدید می‌کند.

• آقای حسن پور از مشکلات و مخاطرات کارتان گفتید. موضوعی که این روزها به دلیل آتش‌گرفتن نفتکش سانچی، توجه افکار عمومی را بیشتر به موضوع دریانوردی با نفتکش‌ها جلب کرده است. با توجه به تجربه‌ای که در این حرفه دارید، فکر می‌کنید چرا نفتکش به آن عظمت با یک تصادف آتش‌گرفت؟

این نفتکش حرفه‌ای‌ترین و متخصص‌ترین نیروها را با خود داشت، ضمن این‌که خود این نفتکش هم یکی از استانداردهای و ایمن‌ترین نفتکش‌های ایران بود. با این حال تا جعبه سیاه (VDR) در کابین نبود، دریانوردی و با حضور نماینده‌ها باز نشود، نمی‌توان در این باره اظهار نظر کرد. این نماینده‌ها مستشکل از صاحبان کشتی یا کشوری است که کشتی تحت پرچم آن بوده، نمایندگان بیمه از کشورهای که خدمه‌شان در این حادثه بودند و چند نماینده حقوقی دیگر. بنابراین تا زمانی که رکوردهای اخیر برسی نشوند، علت حادثه مشخص نیست. با همه اینها ممکن است وضع آب‌وهوایی، دید نا کافی، طوفانی بودن منطقه و طبیعت بار، این فاجعه را رقم زده باشد.

آن سمت دریاها مردان و زنانی از جان گذشته، چرخه اقتصاد خشکی را می‌چرخاند. اما حالا حادثه نفتکش ایرانی توجه افکار عمومی را به خود جلب کرده است و خیلی‌ها یادشان افتاده که اگر کاپیتان‌ها، افسران، متخصصان و خدمه کشتی‌های نفتکش، دل به دریا نزنند، ارزش یک لیتر نفت برابر با صفر است. در تمام سال‌هایی که تا به امروز موضوع نفتکش‌ها و پرستش سر تینتر خبرها نشده بود، خیلی‌ها رفتند تا با دریا و خطر آتش بجنگند،

به‌ناز مقدسی | دیگر نه سانسچی وجود دارد، نه خدمه‌اش. آتش و انفجار آنها را در همان سرزمین آبی‌شان مدفون کرد و حالا تنها نام و نشان‌شان باقی خواهد ماند. اما دریا هنوز هم بی‌انتها و عمیق است، طوفان و انفجار و آتش و حادثه هنوز هم می‌تواند جان دریانوردان را تهدید کند و هنوز هم دریادلانی هستند که دل و جان‌شان را می‌سپارند به دریا. دریانوردانی که کمتر از آنها شهنه‌ایم، کمتر با کارشان آشنایی داشته‌ایم و فکر نمی‌کردیم

• آقای حسن پور چند سال دارید و کجا متولد شده‌اید؟

۴۶ سال دارم و در جزیره خارک به دنیا آمدم. چرا رفته دریاوردی را انتخاب کردید؟

خودم بچه جزیره هستم. جایی که تمام اطرافش آب است و از کودکی دریای‌امی‌بینی، می‌شناسی و دوستش داری. پدرم هم در لنج‌های دریایی کار می‌کرد، بنابراین با دریانوردی و مشاغل دریایی آشنا بودم و علاقه داشتم. بعد از اتمام جنگ تحصیلی و درست همان زمانی که می‌خواستیم به دانشگاه بروم، دانشگاه آزاد علوم دریایی خارک تاسیس شد. آن زمان می‌گفتند این رشته آینده و امنیت شغلی دارد و چون این موضوع برای من مهم بود، رشته دریانوردی را انتخاب کردم و سال ۷۵ هم فارغ‌التحصیل شدم.

• چه زمانی به‌عنوان یک نیروی متخصص پایه روی عرشه نفتکش گذاشتید؟

۱۸ ماه دانشجوی کارآموز بودم و سال ۷۷ به‌عنوان افسر نفتکش کارم را به‌طور رسمی شروع کردم. اما سال ۹۱ به علت سختی کار و عدم توجهی که به شغل دریانوردی شده بود، درخواست انتقالی دادم. گفتند من دیگر نمی‌توانم به دریا بروم و در جواب گفتند که می‌توانم. جا نماند، بعد که اصرار کردم، گفتند مشکل‌تان را بگویید و من گفتم این شغل را با عشق و علاقه انتخاب کردم، اما به ما و سختی کارمان توجه نمی‌شود و برخلاف تصور حالا بعد از ۱۵ سال آشنایی برای این شغل نمی‌بینم. نهایتاً هم بدون این‌که به دنبال رفع مشکلات امثال من باشند و انگیزه‌های ایجاد کنند، به سرعت با انتقالی‌ام موافقت شد. در حالی‌که من به‌عنوان یک افسر سابقه‌دار نفتکش، سرمایه‌های کت‌بودم.

• چه مشکلاتی شما را ناامید کرد، تا کاری هم از مشکلات و کمبودها نال‌اضی بودند؟

بله، همان سال‌ها چندین نفر از همکارانم که نیروهای تخصصی هم در دریانوردی بودند، به دلیل سختی‌ها و نبود انگیزه‌ها دریا را درخواست انتقالی دادند یا از شرکت رفتند. اگر تحقیق کنید، متوجه می‌شوید از سال ۹۰ نیروهای‌های خبره با پست‌های کلیدی این شرکت ملی نفتکش بریزش داشته‌است.

• چه مشکلاتی شما را ناامید کرد، تا کاری هم عشق‌انتخابش کردید یا ترک کنید؟ یکی از سختی‌های همیشگی کار ما دوری از خانواده بود. در طول سفرهای طولانی ما حتی نمی‌توانستیم با خانواده‌مان در ارتباط باشیم. در واقع روی کشتی تلفن و اینترنت نداشتیم تا حداقل در ماموریت‌های