



حال «دلبر» خوب نیست

مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان سمنان از وخامت وضعیت جسمانی دلبر، یوزپلنگ ماده ۱۴ ساله سایت تکثیر یوزپلنگ آسیایی در منطقه توران شاهرود خبر داد. سعید یوسفپور در این باره گفت که تیمی از دامپزشکان از تهران برای بررسی دقیق‌تر وضعیت این گونه ارزشمند به منطقه اعزام شده‌اند. او درباره علائم بالینی مشاهده‌شده در «دلبر» توضیح داد: «بی‌اشتهایی: این یوزپلنگ در وعده صبح تنها ۲۰۰ گرم گوشت کبک مصرف کرد و غذای خود را نیمه‌کاره رها کرد. لنگیدن: در ساعت ۱۴ هنگام راه رفتن، لنگش در ناحیه دست راست او مشاهده شد. بی‌حالی و ضعف عمومی: پس از مدتی، نشانه‌هایی از بی‌حرکتی، ضعف و آبریزش از دهان و بینی در او نمایان شد. امتناع از غذا: در وعده عصرگاهی، از خوردن غذا خودداری کرد، اما پس از مدتی و با اندکی تأخیر، حدود ۱۰۰ گرم گوشت گاو را مصرف کرد.» «دلبر» در سال ۱۳۹۰ در حالی که تولدای کوچک و آسیب‌پذیر بود، از دست متخلفان شکار و صید که قصد فروش آن را داشتند، نجات یافت.



در انتظار تابستانی خاص

مدیرکل هواشناسی استان تهران گفته است که پیش‌بینی‌های بلندمدت معمولاً بین ۶۰ تا ۶۵ درصد دقت دارند، در حالی که پیش‌بینی‌های کوتاه‌مدت مابین ۸۰ تا ۸۵ درصد دقت دارند و این یک استاندارد جهانی است. به گزارش لینا، مازیار غلامی در این باره گفت: «در تابستان ۱۴۰۴ در مقایسه با تابستان‌های گذشته، با وضعیت هوایی خاصی مواجه خواهیم بود. هنوز زمان زیادی باقی مانده است، مدل‌هایی که در حال حاضر موجود است، کاهش بارش و افزایش دما را نشان می‌دهند. اما باتوجه به اینکه حداقل سه تا چهار ماه فاصله داریم، تغییر مدل‌ها و خروجی‌های آن‌ها طبیعی است.» او ادامه داد: «بنابراین پیشنهادی که دارم این است که به‌صورت ماهانه برای سه‌ماه اول سال برنامه‌ریزی کنیم و انتظار داشته باشیم که برای بهار، بارش‌های کوتاه‌مدت و رگباری داشته باشیم. لازم است حوزه‌های مختلف در این خصوص تمهیدات لازم را داشته باشند تا خسارتی وارد نشود. همچنین ضروری است تمهیدات لازم در حوزه‌های کشاورزی و مدیریت منابع آب برای مسائل مرتبط با خشکسالی حتماً اندیشیده شود.»



تلاش برای نجات تخت جمشید

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان فارس گفته است که پس از مهلت کوتاه‌مدت به شهرداری مرودشت برای جاممایی محل جدید معدن، فعالیت معدن و کارخانه آسفالت تخت جمشید متوقف می‌شود. محمد ثابت اقلیدی در این باره گفت: «این اداره کل در چندماه گذشته با همکاری دادستانی مرودشت، از فعالیت معدنی متعلق به شهرداری مرودشت، با سابقه فعالیت چنددهه‌جولگیری کرد و هم‌اکنون این معدن تعطیل شده است.» او ادامه داد: «این معدن، ده‌ها سال در محدوده بیش از ۱۰ کیلومتری تخت جمشید فعالیت داشته و تأمین‌کننده آسفالت شهر مرودشت بوده است.»



گزارشی درباره شرایط کار، زندگی و وضعیت روانی دریانوردان ایرانی

روی پنهان زیستن روی دریا

با وجود تاکید سازمان‌های جهانی بر سلامت روانی دریانوردان این موضوع در ایران چندان جدی گرفته نمی‌شود

رده‌های بالاتر، حساسیت بیشتری در این زمینه وجود دارد و اگر متقاضی به سابقه‌ای درباره بیماری‌های روانی یا عصبی اشاره کند یا در بررسی اولیه احتمال وجود این نوع ناراحتی در متقاضی دیده شود، به متخصصان روانشناسی و درنهایت انجام تست‌های مختلف روانشناسی ارجاع داده می‌شود.

دریانوردان، برنامه پایش سلامت روان جداگانه‌ای دارند؟ فراهانی می‌گوید، در بیشتر گواهینامه‌های صادره، این موضوع وجود ندارد، مگر این‌که گزارشی به سازمان بنادر و دریانوردی ارسال و در این صورت بررسی‌های لازم درباره فرد مدنظر انجام شود. در شرکت‌های کشتیرانی بزرگ این امکان در دسترس‌تر است؛ چون همه سوابق و پرونده‌های پزشکی آنان در دسترس پزشکان معتمد این شرکت‌هاست و اگر لازم باشد برای ارزیابی روحی و روانی آنان، اقدام می‌شود.

«چیزی که من را بیشتر از همه آزار می‌دهد و شاید بشود به شغل‌های دیگر هم تعمیم داد، این است که کسی نیست تا حق و حقوق دریانوردان را طلب کند. یک سندیکای دریانوردی وجود دارد که به‌دلیل قوانین بین‌المللی برای همه کشورهای در ایران هم تاسیس شد ولی عملاً کاری از پیش نمی‌برد.» این را «ح» می‌گوید، با خستگی ماه‌ها زندگی روی آب.

▼ او دیگر به کشتی برنگشت

دو سال پیش، وقتی که آقای «س» برای تحویل کشتی آماده می‌شد، مرد جوان و نیمه‌جانی را در یک کابین پیدا کرد که با خون خودش روی دیوار نوشته بود: «ببخشید.» سال ۱۳۹۴ اولین مواجهه «س» با سوار شدن به کشتی و رفتن به دریا بود؛ با تلخ‌ترین قسمت‌اش، گم شدن یک‌نفر در دریا. سفر به‌سمت امارات برای پاک کردن خزه‌ها و جلبک‌های چسبیده به تنه آن کشتی بزرگ بود. شاید ۱۰ ساعت زمان ببرد که غواص متخصص ۱۲ متر زیر آب، با دستگاه‌ها جلبک و خزه را از تنه کشتی بردارد. برای تمیزکاری کشتی، سه غواص فیلپینی کارشان را در ابتدای شب شروع کردند و چند ساعت که گذشت یک‌نفر از آنها گم شد. «اسمش هوگوئه بود. شب بود، همه‌جا تاریک بود، دوستانش به دنبالش می‌گشتند و به ما هم خبر دادند که دور تا دور کشتی چراغ‌های بیشتری را روشن کنیم. نور چراغ‌های بزرگ افشاده بود روی دریایی که دیگر سیاه بود. همه‌جا را نگاه می‌کردیم، داد می‌زدیم و نامش را صدا می‌زدیم، اما پیدا نشد.» جنازه هوگوئه سه، چهار ساعت بعد روی آب آمد، پیدا شد و دوستانش او را آوردند توی قایق خودشان. هوگوئه دیگر به هوش نرسد. قایق‌های امداد و نجات آمدند و او را بردند. «نفهمیدیم که زنده ماند یا نه.»

«س» هم ماه‌هاست که روی یک کشتی ۳۰۴ متری با ۲۸ خدمه و شش هزار و ۵۰۰ کانتینر زندگی می‌کند، کشیدن نقشه مسیر از بندرعباس به سمت ژوهای-بندری در جنوب چین-برعهده اوست. او خاطره هوگوئه را در مسیر آب‌های

اقیانوس برای به زندان کوچکی تبدیل شده‌اند و هوای چیزهای کوچک از پشرش بیرون نمی‌رود؛ قدم زدن روی زمین صاف، دیدن آسمان شهر، آدم‌ها، ماشین‌ها و حتی آن گنجشک‌های کوچک روی درخت‌ها؛ چیزهای کوچک یک زندگی عادی.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدتی پیش گفته بود که بیشتر از ۹۰ درصد دریانوردان شاغل در کشتی‌های داخلی، ایرانی‌اند. در بعضی از بنادر براساس ملاحظات اجباری، از دریانورد خارجی استفاده می‌شود و حالا ناوگان کشتیرانی با کمی بیشتر از چهار هزار کمبود دریانورد روبه‌روست.

آقای «ح» هم می‌گوید این کمبود، گاهی آنها را بیشتر از مدت قراردادهای روانی دریا نگر می‌دارد؛ چون دانشجویهای مستعد را کمتر جذب کرده‌اند و بعضی اتفاقات هم باعث شد که جلوی جذب پرسنل خارجی گرفته شود: «این موجب شد که درخواست زیادی برای جذب نیرو اتفاق بیفتد، مجبور شویم بیشتر از موعد قرارداد روی کشتی بمانیم و برای پیاده شدن از آن بچنگیم.»

شرکت‌های بزرگی که تعداد ناوگان و امکانات لجستیکی بیشتری دارند، می‌توانند در کشتی‌هایی که لنگرگاهند و وارد آب‌های داخلی می‌شوند، قایق‌هایی را تدارک ببینند تا نیروها به نوبت تا خشکی بروند و نفسی دوباره بگیرند. این را حبیب می‌گوید که در آخرین ماموریت‌اش، سه‌ماه تمام روی آب بود و هنوز خستگی در تنش خانه کرده. او این را از شرکت‌های کشتیرانی بزرگ‌تر می‌خواهد؛ چون «شاید شما جایی به غیر از ایران نروید و چهارماه همانجا در خلیج فارس بمانید. شاید هشت‌ماه در کشور دیگری لنگر ببندید و باز هم سمت خشکی نروید. شما قرارداد می‌بندید که چهارماه روی کشتی کار کنید و شاید جایی به غیر از آن نروید.» شیفت کارها، افسران جزء، عرشه و موتورخانه چهارساعت شیفت (واج) دارند و هشت‌ساعت استراحت می‌کنند؛ تنها یا با کمک یک ملوان، روزکارها هم هشت‌ساعت صبح تا ۱۲ ظهر کارشان شروع می‌شود و بعد دوباره ادامه کار از یک ظهر تا پنج عصر. سلامت جسمی دریانوردان تا سن ۵۰ سالگی هر دوسال یک‌بار و بعد از آن هر یک‌سال یک‌بار توسط پزشک معتمد سازمان بنادر بررسی می‌شود.

کاپیتان مهدی فراهانی، مدیرکل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی هم به «هم‌میهن» می‌گوید، براساس مفاد کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه، نگهبانی دریانوردی و همین‌طور حداقل الزامات در صدور گواهینامه‌های دریانوردی، سلامت روان دریانوردان بررسی می‌شود. پزشکان معتمد در تهران یا بنادر فقط با مصاحبه اولیه از نظر سلامت روانی یا جسمانی بررسی می‌شوند و کارت سلامت برایشان صادر می‌شود. در شرکت‌های کشتیرانی بزرگ هم همه دریانوردان از زمان ورود به کار از نظر سلامت روانی در کمیته سلامت روان بررسی و در صورت تایید، با آنها قرارداد بسته می‌شود و به این شکل امکان پایش آنها وجود دارد. او می‌گوید که قطعاً در



سارا سبزی
خبرنگار گروه جامعه

خبر خودکشی آن دریانورد جوان، با تصویری از آگهی ترسیم‌اش دو ماه پیش در گروه‌های دریانوردی پخش شده بود. آقای «ح» هم از همکاران قدیمی‌اش شنیده بود که با درخواست پیاده شدن زودتر از موعد او به‌دلیل مشکلات خانوادگی موافقت شده بود، پس چرا او خودش را به آب انداخت؟ نکند پشیمان شده باشد؟

در پروتکل‌های دریانوردی نوشته‌اند، بعد از اقدام به خودکشی یک دریانورد، باید خواست «سرچ اند رسکیو» اعلام شود تا نیروهای کشتی روی عرشه بایستند و با دوربین نگاه کنند، شاید «نفر» پیدا شد. اما آقای «ح» این هشدار را در گروه‌ها ندیده بود. کسی نمی‌داند چرا. آقای «ح» هفت‌سال پیش هم دیده بود که یکی از مهندس‌ان سوم کشتی، خودش را به دریا انداخت و دیگر زنده برنگشت. تنها همین هم نبود؛ او شنیده بود که یک کاپیتان دیگر هم در حمام اقدام به خودکشی کرده، اما زنده مانده بود. «سلامت روان دریانوردان به باد است. هر چه مدت زمان خدمت بیشتر می‌شود، بدتر هم می‌شود؛ آن روی نادیده زندگی روی دریا که صدایش لابه‌لای موج‌ها گم می‌شود.»

«ح» دو سال پیش و بعد از ۱۲ سال زندگی روی آب، تصمیم گرفت باقی روزهای دریانوردی را به‌عنوان سرمهندس در شرکت‌های کشتیرانی خصوصی بگذراند؛ با قراردادهایی چهارماهه و دریافتی کمی بیشتر از شرکت‌های کشتیرانی دولتی. ۱۵ سال کار روی دریا به او یاد داده است که چطور با دوری از خانواده کنار بیاید و این اولین نکته‌ای است که درباره کارش به یاد می‌آورد؛ خانواده، ماه‌ها دوری از آن و دل‌تنگی برای چیزهای کوچک یک زندگی عادی. حتی اگر نزدیک اسکله هم باشی، باید ماه‌ها روی کشتی بمانی و از آن پیاده نشوی.

«دوری از خانواده اولین سختی این شغل است. همه پرسنل کشتی، چه ایرانی، چه هندی و چه پاکستانی از تمام چیزهایی که برای همه افراد در خشکی در دسترس است، محروم می‌شوند. شرکت‌های ایرانی به‌دلیل تحریم‌ها در هیچ بندری نمی‌توانند پهلو بگیرند، مگر کشتی‌های محدودی در بندری از چین. حالا در این شرایط نفرات سه تا چهارماه روی کشتی می‌مانند و گاهی چون نیروی جایگزین ندارند، بدون آن که پایشان به خشکی برسد، روی دریا می‌مانند. می‌دانی! این شبیه حبس است. انگار که به تو زندان خورده است. در یک محیط بسته باید شش‌ماه را سر کنی.»

بعد از ۱۵ سال کار روی دریا، غروب و طلوع آن پهنه یک‌دست و آبی برای «ح» دل‌انگیز نیست، آن رنگ سبز یک‌دست عرشه چنگی به دل نمی‌زند، دیوارها در میان