

مجموعه موضوعات مربوط به عوامل انسانی

تنهایی يك فرمانده

به نظر میرسد که دریانوردان بطور عام و فرمانده بطور خاص افراد تنهایی باشند و همواره از این تنهایی رنج ببرند. این موضوع با گذشت زمان وضعیت بدتری پیدا میکند و هر چند وسایل ارتباطی قوی و بسیار پیشرفته‌ای در دنیای امروز وجود دارند ولی این تنهایی هر روز بیشتر میشود. برای توضیح این مسئله باید آن را از وجوه مختلف مورد بررسی قرار داد که بعضی از آنها در متن ذیل آمده‌اند:

۱- تفاوتها و اصطکاک‌های فرهنگی: روی کشتی که خدمه چند ملیتی دارد خواه ناخواه افراد رابطه زیادی بجز مسائل کاری با هم ندارند و در این میان وضعیت فرمانده مشخصتر میباشد. ممکن است او تنها ملیت از نوع خود در کشتی باشد که در مورد بسیاری از شرکتها اینچنین است و مثلاً شرکتهای اروپایی سعی میکنند فرمانده را از کشور خود فرستاده و بقیه پرسنل را از کشورهای دیگر و معمولاً از کشورهای جهان سوم انتخاب کنند. فرمانده ممکن است با يك یا چند نفر از پرسنل هم ملیت و هم فرهنگ باشد. موضوع هم فرهنگی حتی در يك کشور بعضاً معضل بزرگی است و رابطه با وضعیت مادی، تحصیلی، طبقه اجتماعی و خانوادگی دارد و لذا موقعیت فرمانده در کشتی در این رابطه متفاوت تر است. موضوع زبان افراد و ریشه‌های

فرهنگی مرتبط با آن، ایجاد رابطه و نزدیکی آنها را سخت‌تر میکند.

برای بعضی ملیتها يك موضوع ساده میتواند ساعتها مورد صحبت واقع شود، برای برخی دیگر این کار عبث و بیهوده است.

اگر زبان مشترك را اصلي‌ترین عامل ارتباط بدانیم، شاید اهمیت این عامل ارتباطی را بهتر درک کنیم. دریانوردان مشهور به قصه‌گویی هستند. این امر ممکن است در نسلهای گذشته رونق بیشتری داشته ولی آنچه از دیر باز به یادگار مانده میبایستی از طریق زبان و فرهنگی که قابلیت انتقال این قصه‌ها را داشته باشد در بین جامعه منتشر گردد. از طرفی اکثر این داستانها احتمالاً راجع به شجاعتها و بعضاً مقابله با نظم و قانون فرمانده سختگیر قبلی یا قبل از آن است و لذا به دشواری میتوان فرمانده کشتی را در این جمع جای داد و او را حتی صرفاً بمنظور فرار از تنهایی مخاطب این محاوره‌ها قرار داد.

۲- موقعیت مدیریتی: فرمانده کشتی به عنوان رییس و مدیر سیستم همواره مطلوب و محبوب افراد نیست بالاخص اگر فرد مقرراتی یا قانون‌گرایی باشد. او باید دستور صادر کند و نتیجه بخواهد و دائماً پیگیری دستورات را انجام دهد. این امر

ممکن است بعضاً نیاز به توبیخ یا اقدامات تنبیهی داشته باشد که متعاقباً از مورد علاقه بودن وی می‌کاهد. در کشتیهایی که خدمه چند ملیتی دارند این مسئله حادث است. در بعضی جوامع جهان سوم، اطاعت محض از رئیس و مرتبه بالاتر در عین حال همراه بیزاری در ته دل است. در بسیاری از بخشهای آسیا، بالاتر زیر دست خود را آزار میداد و انواع توهین را در حق او روا میداشت، در حالی که نسبت به مقام مافوق خود مثل یک برده بود. هرچند این مسائل ممکن است در دنیای امروزه کشتیها کمتر وجود داشته باشند ولی پس زمینه ذهنی اکثر اوقات وجود دارد و سوء تفاهمات بسیاری را برمی‌انگیزاند.

با کمال تأسف، واقعیت امر این است که در اکثر کشتیهای با خدمه چند ملیتی، افسران ارشد و بالاخص فرمانده باید خود را در تنهایی و ایزوله بودن نگهدارند چرا که ارتباطات معمولی باعث سوء استفاده میشود. البته این بدان معنا نیست که جو نامعمول و غیر طبیعی در کشتی حاکم باشد ولی باید همواره محدوده‌ها کاملاً مشخص باشند و هر از گاهی در این مورد به پرسنل کشتی تذکراتی داده شود.

استفاده از اسم کوچک افراد میتواند در بعضی اوقات باعث ناراحتی از لحاظ تعبیر به توهین یا کوچک‌انگاری و در برخی

مواقع باعث سوء استفاده افراد شود که این امر را نشانه نزدیکی و تاییدی برای سهلانگاری و غفلت در انجام دستورات مافوق بیندارند.

برای نگهداری و ابقای زنجیره مدیریت و فرماندهی باید محدوده ها حفظ گردند و متاسفانه در این راه بایستی تماسها کمتر شوند و نهایتاً تنهایی روش معمول این نوع زندگی و برداشت است و در اکثر مواقع هیچ مصالحه ای ندارد.

۳- برنامه های کاری و فشارهای ناشی از آنها: با پیشرفت علم و صنعت دریانوردی، مشغله پرسنل کشتی و بالاخص فرمانده هر روز بیشتر میشود و کماکان حذف سمتها و افزایش وظایف ادامه دارد. این ازدیاد کار و مشغله قطعاً افراد را تنهاتر میکند. باید توجه داشت که این تنهایی ممکن است فیزیکی نباشد و فرد در حوزه کار و وظایف شغلی خود شاید با افراد و پرسنل دیگر در تماس دائم باشد. این موضوع در مورد فرمانده کاملاً صادق است، وی از لحاظ روحی تنهاتر میشود و مانند یک ماشین فقط به انجام کارها میپردازد و دیگر هیچ. ضربالمثلی انگلیسی میگوید "کار زیاد بدون فراغت و تفریح باعث رخوت میشود." اگر فرماندهی را ببینید که همواره درگیر کارهای ارتباطات و کاغذبازی و بعد مانور کشتی و راهبری آن است، این بدین معنی نیست که او وضع خوبی دارد و

تنها نیست، بلکه اگر مجالی پیش آید و پای صحبت وی بنشینید، پی خواهید برد که به شدت از تنهایی و عدم حضور اجتماعی و روابط انسانی رنج میبرد.

در بسیاری از مواقع نظرات و اظهارات فرمانده که خارج از حیطه کاری و وظایف باشند مورد قبول واقع نمیشوند و شاید به آنها گوش داده نشود. اگر در محیطی به دلیل موقعیت و درجه وی افراد به او احترام غیرمعمول میگذارند این در زمان تصدی وی است نه پس از آن. برای آگاهی از صحت و سقم این موضوع کافی است به رفتار افراد پس از آمدن فرمانده یا افسر ارشد جانشین توجه کنیم. با او مثل یک شاه و حاکم مخلوع رفتار میشود که گاهی قابل قیاس با دوره قبل از آن نمیباشد. این استنباط در خود فرد نیز هست و دوست دارد هر چه زودتر محیط کار را ترک نماید. البته همه این موارد و مسائل در یک کشتی ممکن است بوقوع نپیوندد چنانکه در بسیاری از کشتیها افراد تا آخرین لحظات همراه و مقبول و با احترام باقی میمانند. ذکر این واقعیات بدان معنی است که موقعیت و درجه شغلی بسیاری از رفتارها را تحت تاثیر قرار میدهد.

اکثر پرسنل کشتی مشکلات نامربوط به فرمانده را نیز از او میدانند. اگر آشپز غذا را کمی شور یا بی‌مزه درست کند یا

اینکه شرکت مرکزی در فرستادن جانشین‌ها تعلق و دیرکرد داشته باشند، حتی هوای خراب و تکانهای کشتی همه منتسب به فرمانده است و خواه ناخواه اظهارنظرات و یا شکایات نامربوطی نیز ظاهر میشوند که تحمل همه آنها همواره آسان نیست.

از طرفی پرسنل محقند و به جز فرمانده کس دیگری را برای شکوه و شماتت نمی‌شناسند و از طرف دیگر نباید فراموش کرد که فرمانده هم آدمیزاد است و بسیاری از ناراحتی‌ها، او را نیز آزار میدهد ولی او کسی را برای سرزنش و غرولند ندارد پس تنها و تنها تر میشود.

منظور این نوشته فقط بیان واقعیاتی است که شاید خاک خشکی بر آن نشسته باشد. نباید یادمان برود که این دو زیستان که مستخدم ما در راهبری و عملیات کشتیها هستند انسان هستند و تنها میشوند، در بی‌کسی را میکوبند ولی ما جوابشان را با مقررات خود ساخته‌مان میدهم.

فرمانده مسئولترین و پاسخگوترین فرد روی کشتی است و نوک تمامی پیکانها به سمتش نشانه رفته‌اند، طی سلسله مراتب همه ناکارآمدیها و عواقب تلخ آن در میدان او فرود می‌آید و اگر ما کاری نکنیم، تنهایی او چه از جنبه های روحی و انسانی و

چه از لحاظ عدم حمایت از او و تصمیماتش بر طبق شرح وظایف و یا خارج از آن، نتایجی نامطلوب بر جا خواهد گذاشت.

موضوعی دیگری در این مبحث وجود دارد که به دلیل کاهش تعداد پرسنل از طرفی و معضل واقعی پایین آمدن و تنزل ناخواسته ولی محسوس توانایی‌ها و شایستگی‌های آنها، فرمانده مجبور است که بسیاری از کارها را خود به تنهایی انجام دهد یا نظارت دائم بر آنها داشته باشد. نهایتاً باز هم ازدیاد کارها و مشغله فکری پدید می‌آید و هجمه کارها مدیر کشتی را تنهاتر می‌کند. یک فرمانده مسئول اگر وقتی بیابد قطعاً سعی میکند کارهای عقبافتاده یا مسئولیتهای جدیدش را انجام دهد یا اینکه قدری استراحت کند تا اینکه به اجتماعی شدن و صحبتها و روابط روزمره بپردازد.

۴- شرایط بنادر: یکی از مشکلات بزرگ فرماندهان در دنیای امروز دریانوردی برخورد مسئولین و کارگزاران بنادر است. باتوجه به کد امنیتی کشتیها و تسهیلات بندری (ISPS) بسیاری از بنادر عملاً به روی دریانوردان بسته شده‌اند. تردد در آنها با معضلات فراوان و قوانین دست و پاگیر همراه بوده و فشار روحی مضاعفی بر فرمانده و پرسنل کشتیها وارد میکند. ورود و خروج از بنادر همواره جزء آزاردهنده و خسته‌کننده کارهای فرمانده بوده است چرا که اکثراً مجبور به درگیری بامسائل

غیردریایی و محلی و قوانینی میشود که گاهاً نتیجه تعبیرهای شخصی است.

فرمانده پس از ساعتها بیداری و کار در شرایط خوب و بد، مورد هجوم عده‌ای از بازرسین و کارگزاران از گمرک و قرنطینه و مسئولین تخلیه و بارگیری قرار میگیرد و پس از چند ساعت میهمان‌داری، پلیس مهاجرت به او میگوید که کسی حق بیرون رفتن ندارد یا اینکه زمان محدود و مشخصی بمنظور صدور اجازه تردد وجود دارد و بعد از آن نرده‌ها و دروازه‌ها بسته میشوند، اگر کسی خطا کند، فرمانده شخصاً مسئول است و جریمه خواهد شد!

چند ساعت بعد بازرسان دیگری وارد دفتر کار او میشوند و میخواهند او را امتحان کنند، پرسنل را سوال و جواب کرده و تواناییها و شایستگی‌شان را مورد بازرسی و بررسی قرار دهند و به احتمال زیاد تعدادی از نواقص فنی که نهایتاً منجر به درگیریهای بیشتر و عمیق‌تر با عوامل مستقر در کادر خشکی شرکت کشتیرانی خواهند شد برای کشتی درج و ثبت کنند.

مشخص است که کسی در این میان مقصر نیست و همه سعی میکنند وظایف و مسئولیتهای خود را انجام دهند ولی آنچه هدف این نوشته است این واقعیت است که این واقعیت را درک کنیم که، فرمانده هم یک انسان است. او هم نیاز به استراحت دارد، دوست دارد به شهر بندری برود یا پرسنل خود را بیرون

بفرستد تا کمی از شدت فشارهای روحی-روانی آنها بکاهد. ولی وقتی همه فقط میخواهند کار خود را در اسرع موقعیت انجام دهند و بعد به فرمانده بگویند که به دلیل شرایط امنیتی بندر امکان صدور مجوز تردد به افراد کشتی وجود ندارد. این واقعاً بی‌انصافی است.

تنهایی فرمانده در آنجا بیشتر است که، پس از رتق و فتق امور و وقتی همه مسئولین بندری کشتی را ترک کردند، یا غروب و شب همان روز، پرسنل از محدود شدن تردد ناراحتند و محق. خود او خسته است و کسی را برای شکایت و شماتت ندارد. احساس میکند که از او و خدمه‌اش استفاده ابزاری میشود. وقتی در ریاست، کشتی ۱۰۰ میلیون دلاری، بار چند صد میلیون دلاری آن به علاوه جان پرسنل که بی‌قیمت است در دست اوست. آن موقع ایمنی و امنیت کسی تهدید نمیشود اما وقتی که بار به مقصد رسید، قدم زدن او در اسکله ممکن است جان خشکی‌نشینان بی‌غم را قدری بلرزاند. قبول کنید که این واقعا بی‌انصافی است.

با وجود اینکه در این نوشته اکثر مثالها در باره موقعیت و وضعیت فرمانده میباشد، این تنهایی در دنیای امروز در دیگر سمت‌ها و مشاغل دریانوردی نیز در حال فزونی است که میبایست بطور جدی به آن پرداخته شود.

نویسنده :

کاپیتان شاهرخ خدایاری

- کارشناس ارشد علوم دریایی و بازرس حوادث دریایی
- سرممیز سامانه های مدیریت دریایی
- متخصص بررسی و تحلیل عوامل انسانی دریایی
- مدرس ارشد علوم دریایی (عضو پیوسته انجمن بین المللی مدرسان دریایی - IMLA)