ایمنی پلهٔ پنجم ۶ هفته پس‌ازآنکه مدیر اجرایی ۲ کارآموز ایمنی را بدون هشدار از کشتی اخراج کرد، بازرسی کشتی رفع نقص کرد

(بقیه‌ی «اخراج در ایستگاه» از صفحهٔ ۴)

مهرداد کیانمهر / بندرگاه

ساعت ۶:۴۰ بامداد، اسکله‌ی شمالی بندر نیلاب هنوز در مه فرو رفته بود. مرغ‌های دریایی روی تیرهای برق نشسته بودند و بوی نفت و نمک با هم در هوا پیچیده بود. در همین ساعت، مدیر اجرایی شرکت کشتیرانی پارس‌نگار دستور داد دو کارآموز ایمنی را از کشتی پیاده کنند. ساعت ۸:۱۵ همان روز، بازرس ایمنی بندر دستور داد کشتی تا رفع نقص در پله‌ی پنجم ایمنی توقف کند. این دو اتفاق در یک روز رخ دادند و نشان می‌دهد که ایمنی در این بندر هنوز به چه وضعی است.

کارآموزان، آرش نوروزی و مهسا رستمی، هر دو ۲۱ سال دارند و دانشجوی دانشگاه دریانوردی هرمز هستند. آرش از آذرماه ۱۴۰۳ و مهسا از دی‌ماه ۱۴۰۳ روی کشتی «ستاره‌ی شرق» کار می‌کرد. کشتی یک نفتکش ۱۲۰ هزار تنی است که بین بندر نیلاب و جزیره‌ی کرانه‌ی سفید تردد می‌کند. مدت کار آنها ۶ ماه بود و قرار بود در پایان دوره گواهی پایان کارآموزی بگیرند. هر دو قبلاً دوره‌ی ایمنی پایه را گذرانده بودند و کارنامه‌شان خوب بود.

مشکل از ساعت ۲ بامداد شروع شد. مهسا در اتاق موتور بود و آرش روی عرشه کار می‌کرد. طبق گزارش رسمی، آرش نزدیک لوله‌ی هوای موتور ایستاده بود و مهسا از او خواست کنار برود تا جا برای تعمیرکار باز شود. آرش گفت جای کافی هست و ماند. مهسا گزارش داد که آرش با آرنج او را هل داد. آرش می‌گوید او را هل نداده و فقط کنار نرفته است. هر دو گفتند که دیگری دروغ می‌گوید. کاپیتان کشتی، سرهنگ بازنشسته کامران دریابیگی، هر دو را به دفتر خود خواند و گزارش را برای مدیر اجرایی فرستاد.

مدیر اجرایی، مهندس فرهاد نیک‌پی، ساعت ۹:۳۰ تلفن زد و گفت هر دو باید فوراً از کشتی پیاده شوند. او گفت «نمی‌خواهم دعوای بچه‌ها روی میز من باز شود». او دستور داد کشتی بدون جایگزین حرکت کند. کاپیتان گفت بدون کارآموز ایمنی، کشتی از نظر مقررات ناقص است و نباید حرکت کند. مدیر گفت مسئولیت با من است. کشتی ساعت ۱۱ حرکت کرد. ۴۸ ساعت بعد، بازرس ایمنی بندر دوباره آمد و کشتی را به دلیل نقص در وسایل نجات توقیف کرد.

پیامدها سریع بود. آرش ظرف ۱۰ روز از شرکت اخراج شد. مهسا ۲ ماه دیگر ماند و گواهی پایان کارآموزی گرفت. اما وقتی برای گرفتن کارت ایمنی دریانوردی رفت، پرونده‌ی او باز شد. کارت ایمنی سند رسمی است که بدون آن کسی نمی‌تواند روی کشتی کار کند. مهسا تا پایان تابستان بیکار ماند و سپس به یک شرکت کوچک‌تر رفت که کشتی‌های ساحلی دارد. او گفت در آن شرکت هیچ کس از ایمنی حرف نمی‌زند و کارها با شتاب انجام می‌شود.

بازرس ایمنی بندر، مهندس کامران یزدان‌پناه، گزارش داد که در ۱۸ ماه گذشته ۳ کشتی در بندر نیلاب توقیف شده‌اند. دو تای دیگر به دلیل نقص در تجهیزات نجات و یکی به دلیل کمبود خدمه. او گفت این آمار نشان می‌دهد که فشار بر کارکنان برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیش از حد است. یزدان‌پناه گفت بازرسی‌ها قرار است هر ۶ ماه یک بار انجام شود اما در عمل گاهی دو سال طول می‌کشد.

اتحادیه‌ی دریانوردان بندر نیلاب بیانیه‌ای داد و گفت اخراج کارآموز بدون رسیدگی به شکایت، نقض حقوق کارگر است. اتحادیه خواستار بازگشت مهسا و تشکیل کمیته‌ی بررسی شد. شرکت پارس‌نگار پاسخ داد که بررسی در جریان است. مهسا گفت به دادگاه کار شکایت کرده است. وکیل او، نیما صفوی، گفت دادگاه ممکن است ظرف ۴۵ روز رأی بدهد و تا آن زمان مهسا حق ندارد کار کند.

آرش هنوز در بندر زندگی می‌کند و کار ساحلی پیدا کرده است. او گفت پشیمان است از اینکه دست مهسا را هل داده است. مهسا گفت آرش باید عذرخواهی کند و آرش گفت حاضر است عذرخواهی کند اگر مهسا هم عذرخواهی کند. هر دو می‌گویند اگر کسی از آنها می‌پرسید چرا گزارش را امضا کردید، می‌گفتند ترس از اخراج باعث شد حقیقت را بگویند.

ایمنی پله‌ی پنجم ۶ هفته پس از اخراج دو کارآموز، بازرسی کشتی رفع نقص کرد

(ادامه‌ی «اخراج در ایستگاه» از صفحهٔ ۴)

مهرداد کیانمهر / بندرگاه

بندر نیلاب، ۱۲ مهر ۱۴۰۴: دو کارآموز ایمنی که ۶ هفته پیش از کشتی اخراج شدند، روز سه‌شنبه به کشتی بازگشتند و بازرسی ایمنی کشتی رفع نقص کرد. این تصمیم پس از آن گرفت که بازرس ایمنی بندر گزارش داد پله‌ی پنجم نجات کشتی فاقد استاندارد است و کشتی تا رفع نقص نباید حرکت کند. کارآموزان، آرش نوروزی و مهسا رستمی، هر دو ۲۱ سال دارند و دانشجوی دانشگاه دریانوردی هرمز هستند. آرش از آذرماه ۱۴۰۳ و مهسا از دی‌ماه ۱۴۰۳ روی کشتی «ستاره‌ی شرق» کار می‌کرد. کشتی یک نفتکش ۱۲۰ هزار تنی است که بین بندر نیلاب و جزیره‌ی کرانه‌ی سفید تردد می‌کند. مدت کار آنها ۶ ماه بود و قرار بود در پایان دوره گواهی پایان کارآموزی بگیرند. هر دو قبلاً دوره‌ی ایمنی پایه را گذرانده بودند و کارنامه‌شان خوب بود.

مشکل از ساعت ۲ بامداد شروع شد. مهسا در اتاق موتور بود و آرش روی عرشه کار می‌کرد. طبق گزارش رسمی، آرش نزدیک لوله‌ی هوای موتور ایستاده بود و مهسا از او خواست کنار برود تا جا برای تعمیرکار باز شود. آرش گفت جای کافی هست و ماند. مهسا گزارش داد که آرش با آرنج او را هل داد. آرش می‌گوید او را هل نداده و فقط کنار نرفته است. هر دو گفتند که دیگری دروغ می‌گوید. کاپیتان کشتی، سرهنگ بازنشسته کامران دریابیگی، هر دو را به دفتر خود خواند و گزارش را برای مدیر اجرایی فرستاد.

مدیر اجرایی، مهندس فرهاد نیک‌پی، ساعت ۹:۳۰ تلفن زد و گفت هر دو باید فوراً از کشتی پیاده شوند. او گفت «نمی‌خواهم دعوای بچه‌ها روی میز من باز شود». او دستور داد کشتی بدون جایگزین حرکت کند. کاپیتان گفت بدون کارآموز ایمنی، کشتی از نظر مقررات ناقص است و نباید حرکت کند. مدیر گفت مسئولیت با من است. کشتی ساعت ۱۱ حرکت کرد. ۴۸ ساعت بعد، بازرس ایمنی بندر دوباره آمد و کشتی را به دلیل نقص در وسایل نجات توقیف کرد.

پیامدها سریع بود. آرش ظرف ۱۰ روز از شرکت اخراج شد. مهسا ۲ ماه دیگر ماند و گواهی پایان کارآموزی گرفت. اما وقتی برای گرفتن کارت ایمنی دریانوردی رفت، پرونده‌ی او باز شد. کارت ایمنی سند رسمی است که بدون آن کسی نمی‌تواند روی کشتی کار کند. مهسا تا پایان تابستان بیکار ماند و سپس به یک شرکت کوچک‌تر رفت که کشتی‌های ساحلی دارد. او گفت در آن شرکت هیچ کس از ایمنی حرف نمی‌زند و کارها با شتاب انجام می‌شود.

بازرس ایمنی بندر، مهندس کامران یزدان‌پناه، گزارش داد که در ۱۸ ماه گذشته ۳ کشتی در بندر نیلاب توقیف شده‌اند. دو تای دیگر به دلیل نقص در تجهیزات نجات و یکی به دلیل کمبود خدمه. او گفت این آمار نشان می‌دهد که فشار بر کارکنان برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیش از حد است. یزدان‌پناه گفت بازرسی‌ها قرار است هر ۶ ماه یک بار انجام شود اما در عمل گاهی دو سال طول می‌کشد.

اتحادیه‌ی دریانوردان بندر نیلاب بیانیه‌ای داد و گفت اخراج کارآموز بدون رسیدگی به شکایت، نقض حقوق کارگر است. اتحادیه خواستار بازگشت مهسا و تشکیل کمیته‌ی بررسی شد. شرکت پارس‌نگار پاسخ داد که بررسی در جریان است. مهسا گفت به دادگاه کار شکایت کرده است. وکیل او، نیما صفوی، گفت دادگاه ممکن است ظرف ۴۵ روز رأی بدهد و تا آن زمان مهسا حق ندارد کار کند.

آرش هنوز در بندر زندگی می‌کند و کار ساحلی پیدا کرده است. او گفت پشیمان است از اینکه دست مهسا را هل داده است. مهسا گفت آرش باید عذرخواهی کند و آرش گفت حاضر است عذرخواهی کند اگر مهسا هم عذرخواهی کند. هر دو می‌گویند اگر کسی از آنها می‌پرسید چرا گزارش را امضا کردید، می‌گفتند ترس از اخراج باعث شد حقیقت را بگویند.

ایمنی پله‌ی پنجم ۶ هفته پس از اخراج دو کارآموز، بازرسی کشتی رفع نقص کرد

(ادامه‌ی «اخراج در ایستگاه» از صفحهٔ ۴)

مهرداد کیانمهر / بندرگاه

بندر نیلاب، ۱۲ مهر ۱۴۰۴: دو کارآموز ایمنی که ۶ هفته پیش از کشتی اخراج شدند، روز سه‌شنبه به کشتی بازگشتند و بازرسی ایمنی کشتی رفع نقص کرد. این تصمیم پس از آن گرفت که بازرس ایمنی بندر گزارش داد پله‌ی پنجم نجات کشتی فاقد استاندارد است و کشتی تا رفع نقص نباید حرکت کند. کارآموزان، آرش نوروزی و مهسا رستمی، هر دو ۲۱ سال دارند و دانشجوی دانشگاه دریانوردی هرمز هستند. آرش از آذرماه ۱۴۰۳ و مهسا از دی‌ماه ۱۴۰۳ روی کشتی «ستاره‌ی شرق» کار می‌کرد. کشتی یک نفتکش ۱۲۰ هزار تنی است که بین بندر نیلاب و جزیره‌ی کرانه‌ی سفید تردد می‌کند. مدت کار آنها ۶ ماه بود و قرار بود در پایان دوره گواهی پایان کارآموزی بگیرند. هر دو قبلاً دوره‌ی ایمنی پایه را گذرانده بودند و کارنامه‌شان خوب بود.

مشکل از ساعت ۲ بامداد شروع شد. مهسا در اتاق موتور بود و آرش روی عرشه کار می‌کرد. طبق گزارش رسمی، آرش نزدیک لوله‌ی هوای موتور ایستاده بود و مهسا از او خواست کنار برود تا جا برای تعمیرکار باز شود. آرش گفت جای کافی هست و ماند. مهسا گزارش داد که آرش با آرنج او را هل داد. آرش می‌گوید او را هل نداده و فقط کنار نرفته است. هر دو گفتند که دیگری دروغ می‌گوید. کاپیتان کشتی، سرهنگ بازنشسته کامران دریابیگی، هر دو را به دفتر خود خواند و گزارش را برای مدیر اجرایی فرستاد.

مدیر اجرایی، مهندس فرهاد نیک‌پی، ساعت ۹:۳۰ تلفن زد و گفت هر دو باید فوراً از کشتی پیاده شوند. او گفت «نمی‌خواهم دعوای بچه‌ها روی میز من باز شود». او دستور داد کشتی بدون جایگزین حرکت کند. کاپیتان گفت بدون کارآموز ایمنی، کشتی از نظر مقررات ناقص است و نباید حرکت کند. مدیر گفت مسئولیت با من است. کشتی ساعت ۱۱ حرکت کرد. ۴۸ ساعت بعد، بازرس ایمنی بندر دوباره آمد و کشتی را به دلیل نقص در وسایل نجات توقیف کرد.

پیامدها سریع بود. آرش ظرف ۱۰ روز از شرکت اخراج شد. مهسا ۲ ماه دیگر ماند و گواهی پایان کارآموزی گرفت. اما وقتی برای گرفتن کارت ایمنی دریانوردی رفت، پرونده‌ی او باز شد. کارت ایمنی سند رسمی است که بدون آن کسی نمی‌تواند روی کشتی کار کند. مهسا تا پایان تابستان بیکار ماند و سپس به یک شرکت کوچک‌تر رفت که کشتی‌های ساحلی دارد. او گفت در آن شرکت هیچ کس از ایمنی حرف نمی‌زند و کارها با شتاب انجام می‌شود.

بازرس ایمنی بندر، مهندس کامران یزدان‌پناه، گزارش داد که در ۱۸ ماه گذشته ۳ کشتی در بندر نیلاب توقیف شده‌اند. دو تای دیگر به دلیل نقص در تجهیزات نجات و یکی به دلیل کمبود خدمه. او گفت این آمار نشان می‌دهد که فشار بر کارکنان برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیش از حد است. یزدان‌پناه گفت بازرسی‌ها قرار است هر ۶ ماه یک بار انجام شود اما در عمل گاهی دو سال طول می‌کشد.

اتحادیه‌ی دریانوردان بندر نیلاب بیانیه‌ای داد و گفت اخراج کارآموز بدون رسیدگی به شکایت، نقض حقوق کارگر است. اتحادیه خواستار بازگشت مهسا و تشکیل کمیته‌ی بررسی شد. شرکت پارس‌نگار پاسخ داد که بررسی در جریان است. مهسا گفت به دادگاه کار شکایت کرده است. وکیل او، نیما صفوی، گفت دادگاه ممکن است ظرف ۴۵ روز رأی بدهد و تا آن زمان مهسا حق ندارد کار کند.

آرش هنوز در بندر زندگی می‌کند و کار ساحلی پیدا کرده است. او گفت پشیمان است از اینکه دست مهسا را هل داده است. مهسا گفت آرش باید عذرخواهی کند و آرش گفت حاضر است عذرخواهی کند اگر مهسا هم عذرخواهی کند. هر دو می‌گویند اگر کسی از آنها می‌پرسید چرا گزارش را امضا کردید، می‌گفتند ترس از اخراج باعث شد حقیقت را بگویند.