

مجموعه موضوعات مربوط به عوامل انسانی مشکل ترس از مکان های بسته و طراحی کشتی های جدید

مشکل (Claustrophobia) ترس از مکان های تنگ و محصور یکی از مسائل انسانی است و هر شخص و ملیت و جنسیتی میتواند دچار آن شود. با نگاهی به زندگی دریایی و مدت طولانی که دریانوردان در کشتیها به سر میبرند، این عارضه می تواند مشکل ساز باشد. دریانوردانی که مدتهای مدید در فضاهای محدود به سر می برند تحت فشارهای شدید روحی و روانی مرتبط با اینگونه سبک زندگی امکان ابتلاء به این عارضه را دارند. اجازه دهید به جنبه های مختلف حبس فیزیکی در کشتیها نگاهی بیندازیم:

۱. حبس در محل اقامت:

واقعیت این است که اندازه یک کشتی اهمیت زیادی ندارد، بلکه به سر بردن کارکنان کشتی در مکانی محصور شده و فلزی در دراز مدت یکی از عوامل بوجود آورنده این عارضه می باشد. وجود آب و هوای متغیر دریایی و دور بودن از خشکی و تمدن به مدت طولانی، موجب خستگی مفرط کارکنان کشتی شده و طبیعتاً باعث می گردد که کارکنان به دنبال سرپناه و آسایش در خوابگاه و محل های اسکان در کشتی باشند. اما در دراز مدت برخی از کارکنان کشتی دچار فشارهای ناشی از این ترس می گردند. طراحیهای جدید کشتیها باعث کوچکتر و محدودتر شدن کشتی ها گردیده است. در این کشتیها، کارکنان دور از طبیعت و زیباییهای آن به سر میبرند. همه دیواره ها مصنوعی هستند و کارکنان در زیر نور چراغهای فلوروسنت و زننده و نه نور طبیعی به سر می برند. جای تعجب نیست که پس از مدتی برخی از کارکنان کشتی دچار انواع افسردگی می شوند.

۲. حبس در محل کار:

کارکنان موتورخانه که به سختی با نور طبیعی و طبیعت در تماس هستند و در مکانهای تنگ و کوچک، مخازن و محفظه های موتورخانه کار می کنند بیشتر در معرض خطر ابتلا به مشکل ترس از مکان های تنگ و محصور می باشند.

توجه به عوامل انسانی برای طراحی کشتیها از مقوله های بسیار جـدی در برنامه ریزی و مدیریت می باشد. از نظر طراحی و عوامل انسانی، کابین ها و آشپزخانه کشتیها مکانهایی می باشند که مورد بی توجهی بیشتری قرار گرفته شده اند.

پس از توجه به یک کشتی تازه تحویل شده مشکلات این طراحی قابل ذکر است. آشپزخانه ای که در مرکز ساختمان کشتی قرار گرفته ، دارای هیچگونه روزنه به خارج نبود و در معرض تجهیزات مختلف پر سر و صدا و زشت قرار گرفته بود. همه چیز ظاهر مصنوعی و صنعتی داشت، کاملاً مانند یک زیردریایی که اساس نظامی و پیچیدگی صنعتی دارد. اما آیا روش بهتری برای ساختن این کشتی وجود نداشت؟ واقعیت این است که به طور مثال آشپز و دستیار آشپز حدود ۸ تا ۱۰ ساعت شبانه روز را در داخل این محل سر بسته به سر میبرند و ناگزیرند که متناوباً این محل را ترک نمایند، زیرا ماندن در این مکان تأثیر منفی به روی این کارکنان خواهد داشت. همچنین این حالت روحی به روی کیفیت غذای تهیه شده برای کارکنان کشتی توسط آشپز کشتی و دستیارش تأثیر منفی خواهد داشت. همه ما می دانیم که طبخ و یا خوردن غذا، هرچند ساده، در یک پیک نیک و در هوای آزاد چقدر مفرح است. مطمئناً انتظار این که یک کشتی مانند یک محیط خانوادگی عمل کند بیش از اندازه است، اما یک کشتی نباید مانند یک سیاه چال هر چند نو، درخشان و فولادین باشد . با اینگونه طراحی های امروزی، همه چیز بسیار رباتیک شده است و سرو صدای زیاد ماشین آلات مزید بر این عیوب میشود. برای کسی که زمینۀ دچار شدن به ترس های مذکور را دارد، این محیط کار می تواند مانند یک کابوس شود.

۳. حبس در محل های استراحت:

بسیاری از کشتی ها، با توجه به اندازه بسیار بزرگشان، دارای کابین های خواب و سرویسهای بهداشتی بسیار کوچکی میباشند. در کابینهای کارکنان یک کشتی پانامکس، به سختی می توان دور خود

چرخید و به جایی برخورد نکرد و هنگام استفاده از توالت، یک پا به داخل دوش می‌رود و زانوی دیگر به زیر دستشویی می‌رسد. کابین اساساً به بدترین شکل مستطیل طراحی شده و فاقد هر گونه زیبایی و راحتی می‌باشد. نورها سفید و زننده و همه وسایل دیگر نیز بدون هیچ تاثیری از زیبایی شناسی هستند.

وقتی که اندازه تختها، تشکها و ارتفاع تختها و غیره را اندازه گیری کنید، به این نتیجه می‌رسید که در طراحی این کابین‌ها تنها حداقل استانداردهای لازم رعایت شده‌اند. به وضوح می‌توان دید که زندگی در این مکانها باعث خستگی و کمرختی زودرس کارکنان میشوند و نتیجتاً این خستگی موجب عدم آرامش و استراحت کارکنان و همچنین سرعت

بخشیدن به ابتلا به ترس‌های گوناگون می‌گردد و نهایتاً باعث افسردگی، اضطراب، فقدان انگیزه کارکنان میگردد. کارکنانی که تحت تاثیر این عوامل هستند مجبور به ترک دریا و یا در موارد شدید مسئول بروز حوادث و فجایع خواهند بود.

شاید بیشتر کارشناسان موافق باشند که شرایط محیطی در کشتی‌های قدیمی تر بهتر از کشتی‌های نو ساز است. کابینها، به جز در موارد خاص، بسیار بزرگتر بودند و دو یا سه نفر در هر اتاق اسکان داشتند. در حالی که در حال حاضر

هر یک از کارکنان دارای کابین خصوصی خود می‌باشد. در کشتی‌های قدیمی تر از دیواره‌های شکل‌تر و زیباتری برای ساختن داخل کشتی‌ها استفاده میشد و دکوراسیون، چراغ یا پرده‌ها مانند هتل و یا منزل مسکونی بود و نه مانند کشتیهای جدید که گویی در فیلمهای کودکانه علمی-تخیلی دهه ۱۹۷۰ و میان موجودات فرازمینی و بی‌روح زندگی می‌کنید.

درست است که استفاده از مواد قابل احتراق مانند چوب بر روی پانل‌های دیوار دیگر مجاز نیست، اما سازندگان کشتیهای جدید میتوانند دکوراسیون داخل کابین‌ها را به مراتب بهتر کنند و سلیقه را با اندیشه زیبایی و پردازش آسایش بیامیزند.

تقریباً همه ما در طول زندگی خود، حداقل یک بار مجبور به ماندن یا ملاقات در بیمارستان بوده ایم که معمولاً بسیار ناخوش‌آیند و دردناک است. وجود چراغ‌های فلوروسنت سفید در اطراف و سروصدای وسایل پزشکی منظره و محیط زیبایی نیست. کشتی‌های امروزی نیز بیشتر شبیه به فضایی‌های ساخته شده با مواد ارزان و با طراحی

های بسیار کسل کننده میباشند. شما ممکن است چند ساعت یا روز را بتوانید تحمل کنید اما آیا حاضرید بیش از نیمی از عمر خود را در این مکانهای بدون احساس سپری کنید؟

۴. محیط پر سر و صدا و فاقد روح:

"کلاستروفوبیا" در واقع نوعی ترس است و قطعاً با دیگر مشکلات روحی و روانی در ارتباط می باشد. بی خوابی و یا بیقراری، حالت اضطراب را به شدت تحت تاثیر خود قرار می دهد. در کشتی های جدید گرچه طراحی های صورت گرفته به منظور کاهش سطح سر و صدا بر اساس استانداردهای لازم است، اما به دلایل مختلف، ارتعاشات و سر و صداهای مبهم متعددی در این نوع کشتیها احساس میشود. این ساختار منجر به مختل شدن آسایش در انجام عملیات در کشتی شده و زمینه مستعدی را برای مشکلات بیشتر فراهم می کند. این حالت کار و استراحت در یک محیط مستطیل شکل احساس بردگی بیشتری را به کارکنان می دهد. آشکاراست که اکثر طراحان این نوع کشتی ها هیچگونه توجهی به وضعیت و راحتی کارکنان نشان نداده اند. این

طراحان، بستری برای استراحت در محلی که تخت جا شده است، قرار داده اند. در اطراف بستر کارکنان، پنجره، چراغ، میز و یا کمد وجود دارد و به وضعیت فیزیکی کارکنان، بلند قدی یا سنگین وزن بودن آنها، هیچگونه اهمیتی قائل نشده اند. هر گونه سوت زدن، دوش گرفتن و یا سرو صدا در کابین همسایه قابل استماع می باشد. سرو صداهای ساده ای همچون درقوٹی نوشابه باز کردن میتواند در کابین مجاور باعث ایجاد کابوس مهندس نگهبان موتورخانه و یادآور سوپاپ اطمینان مخازن تحت فشار یا کمپرسور باشد.

با توجه به قطعنامه شماره (۲۰) A.۹۴۷ سازمان جهانی دریانوردی (International Maritime Organization) IMO، می توان نتیجه گرفت که عوامل انسانی، موضوع پیچیده و چند بعدی است که تأثیرگذار بر ایمنی دریایی، امنیت و حفاظت از محیط زیست دریایی میباشد. به منظور بهبود عملکرد این مسائل، باید توجه لازم و کافی به آنها مبذول گردد. ممکن است این سوال برای ما پیش بیاید که چگونه در طول دهه گذشته طراحان کشتی این مسائل را نادیده گرفته اند. مخارج و هزینه ها همیشه پاسخ این سوال نیستند. غالباً، یک متخصص طراح

کشتی قادر است با هزینه ای مشابه و یا حتی کمتر و با در نظر گرفتن جنبه ها و نیازهای انسانی، این کشتی ها را طراحی کند. به طور مثال، طراحی خوب یک آپارتمان بسیار کوچک در خشکی، به ساکنان آن آپارتمان هیچگونه احساس خفگی نمی دهد. به نظر می رسد که صنعت به سرعت روبه رشد کشتی سازی، باعث فراموشی طراحان کشتی به منظور قابل سکونی نمودن این کشتی ها و همچنین عوامل انسانی شده است.

قبل از ساختن هر کشتی، اکثر امکانات رفاهی داخل کشتی توسط کارخانه های کشتی سازی از پیش ساخته شده است و هرگونه تغییر ناچیز، ممکن است باعث بوجود آمدن هزینه های سنگین شود که صاحبان کشتی حاضر به پرداخت این هزینه ها نباشند. متأسفانه با نگاهی عمیق تر به این موضوع، میتوان نتیجه گرفت که کشتی ها برای زندگی راحت ساخته نشده اند و فقط برای گذران زندگی چند موجود بی روح و رعایت ابتدایی ترین نیازها به ساده ترین و ارزان ترین راه ممکن بوجود آمده اند.

در خشکی به سختی می توان ساختمانی بیش از دو طبقه و بدون آسانسور را مشاهده کرد، اما کشتی های بسیاری با هفت تا ده عرشه و بدون آسانسور، فراوان یافت می شود. محیط کار بدون پنجره برای هیچ کارمندی در خشکی قابل قبول نیست، اما در بسیاری از کشتی ها، آشپزخانه ها و دفاتر فاقد هرگونه پنجره می باشند. انسان ها توجه زیادی به دکوراسیون محل کار خود و محل زندگی خود می کنند، اما توجهی به این موضوع برای کار و زندگی دریانوردان در کشتی داده نشده است.

حداقل الزامات Maritime Labour و International Labour Organization

Convention معمولاً رعایت میشود، اما کافی نیست. با داشتن محل مناسبتری برای زندگی در کشتی، کارکنان کارآمد تر و دارای سطح انگیزه بالاتری خواهند بود و در نتیجه باعث سودآوری بیشتری برای مالکان کشتی خواهند شد.

طراحان کشتی میبایست نیازهای اساسی هر انسان را در نظر داشته و در مورد زمینه های بالقوه برای گسترش امکانات آسایشی آگاهی داشته باشند و با توجه به این آگاهی، صاحبان کشتی ها در تحقق این نیازها، هزینه های مربوط را به عنوان یک نوع سرمایه گذاری



و جهت بهبود انگیزه و همچنین کاهش احتمال وقوع حوادث و اتفاقات ناگوار و پر هزینه متصور شوند.
نویسنده:

- کاپیتان شاهرخ خدایاری
- کارشناس ارشد علوم دریایی
- 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)

برای کسب اطلاعات بیشتر می توان به وبگاه های زیر مراجعه نمود:

www.he-alert.com

www.sirc.cf.ac.uk

www.seafarershealth.org

