

به نام خداوند جان و خرد

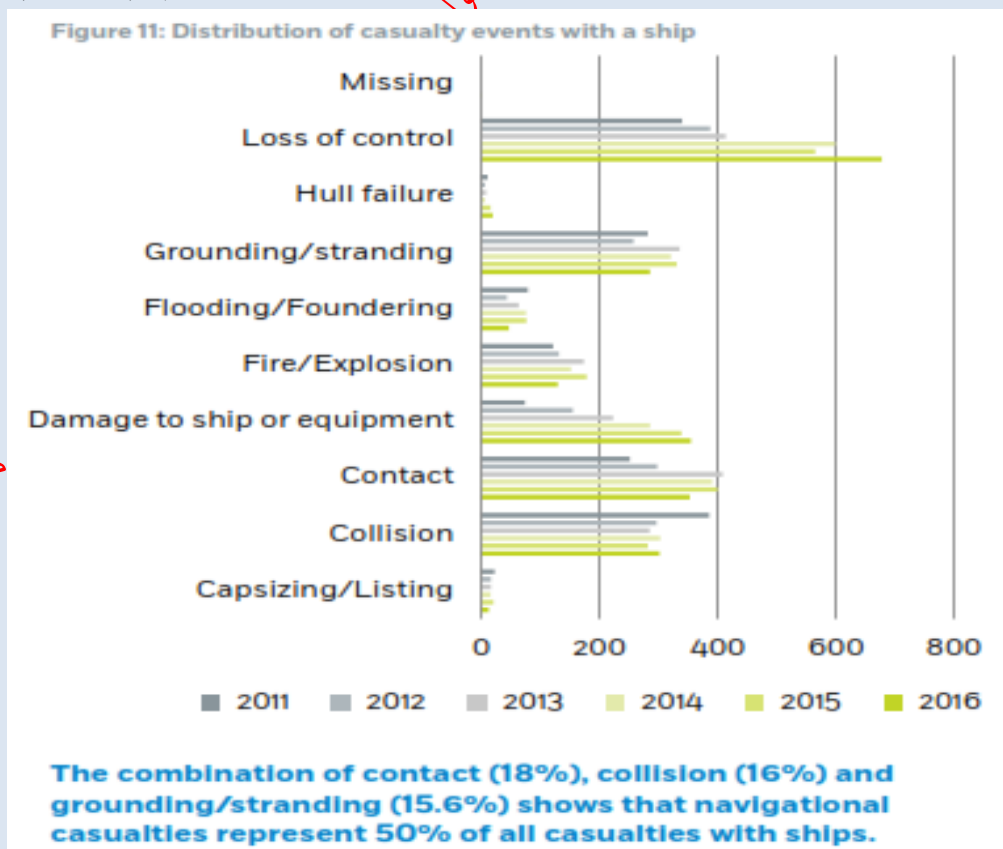
موضوع حادثه کشتی تانکر باعث شده است که اطلاعات مختلف اکثراً غیر کارشناسی در رسانه ها منتشر شده و شاید زمان آن فرا رسیده باشد که با نظرات کارشناسی دریانوردی و متخصصان در مورد برخی جنبه ها نگاهی دیگر و موشکافانه به این حادثه ناگوار دریایی داشت.

من، کاپیتان شاهرخ خدایاری، نگارنده این متن بیش از 20 سال سابقه دریانوردی در سمت های مختلف داشته و عضو مادام العمر انجمن استادان علوم دریایی جهان هستم. نزدیک به 15 سال منابع مختلف دریانوردی را در کلیه سطوح درس داده ام و بیش از 500 ساعت آموزش مبحث اختصاصی بررسی حوادث در سوابق تدریس برای دریانوردان، شرکت های کشتیرانی و مراجع دریایی مختلف دارم.

به یاد داشته باشیم که بررسی حوادث به هیچ وجه برای یافتن یا تنبیه مقصران نیست و هدف اصلی جلوگیری از وقوع مجدد آن نوع حادثه و درس گیری از آنهاست که نهایتاً بایستی به تغییر یا تصحیح سامانه های نظارتی-مراقبتی و ایمنی و رویه هایی به سوی بهبود انجامد.

الف) چنین حادثه ای چگونه امکان پذیر است؟

تصادف بین دو شناور در دریا امکان پذیر است و به عنوان مثال تعداد بسیاری تصادف (Collision) بین کشتی ها در بین سالهای 2011 تا 2016 در آمار آژانس ایمنی دریایی اروپا (EMSA) ثبت شده اند.



صفحه 20 از "EMSA Annual overview of marine casualties and incidents 2017"

هش و راهنمایی در حال و آینده ندارد

این متن حاوی اطلاعات و نظرات کارشناسی و تخصصی بوده و نگارنده هیچ گونه مسئولیتی در قبال استفاده هایی غیر از آموزش و پژوهش و راهنمایی؛ در حال و آینده ندارد

این متن حاوی اطلاعات و نظرات کارشناسی و تخصصی بوده و نگارنده هیچ گونه مسئولیتی در قبال استفاده هایی غیر از آموزش و پژوهش و راهنمایی؛ در حال و آینده ندارد

حال سوال این است که چگونه میشود تصادفی در دریا صورت گیرد. موضوع اصلی رصد و مراقبه دائم کشتی های دیگر است که پس از استدراک حرکت و بردارهای مرتبط با آنها بایستی بر طبق قوانین بین المللی جلوگیری از تصادف کشتی ها، مانور(های) مناسب انجام شود.

در این مورد خاص با وجود رادارها و دستگاه های دیگر، به احتمال بسیار زیاد این دو کشتی همدیگر را دیده و از وجود یکدیگر آگاه بوده اند اما تصادف بین دو شناور به دلایل زیر امکان پذیر است:

1. ممکن است خیلی دیر هنگام همدیگر را دیده باشند.
2. ممکن است ترافیک، تعداد و تراکم زیاد کشتی ها باعث شده نتوانسته اند مانور مناسب انجام دهند.
3. ممکن است وضعیت دریا، دید و امواج باعث محدودیت مانور احتمالی هر کدام از آنها شده باشد.
4. ممکن است یکی یا هر دو آنها مانور نادرست، نامناسب، ناکافی و دیر هنگام را بر اساس استدلال و یا محاسبات با خطای بالایی یا اشتباه انجام داده باشند.
5. ممکن است کنترل سکان یا مانور یکی یا هر دو آنها برای لحظاتی دچار اشکال شده باشند. با توجه به اینکه کشتی های تانکر از استانداردهای بالایی برخوردارند و قبل از اعزام به سفر بالاحص به بندر های کره جنوبی و مستانه آنها بسیار دقیق کنترل و واپایی می شوند، احتمال این امر در مورد کشتی تانکر بسیار پایین است ولی در مورد کشتی دیگر همچنان وجود دارد.
6. مانور کشتی به دلیل اینرسی بالا (وزن زیاد و متناهی طولانی) باید بسیار به موقع انجام شود و حتی در صورت مانور درست، اگر این کار به موقع انجام نشود، ممکن است به تصادف منجر گردد.

با توجه به دلایل بالا بایستی تمام این موارد یافته و فهمیده شوند. هر چند که بعضی از این اطلاعات ممکن است هرگز مشخص نشده و نتیجه بررسی حادثه بر پایه بعضی واقعات و تعدادی از حدسیات و استدلالها و بر اساس تجربیات مشابه و قطعاً فرو پیچیده در هاله ای از ابهام باشد.

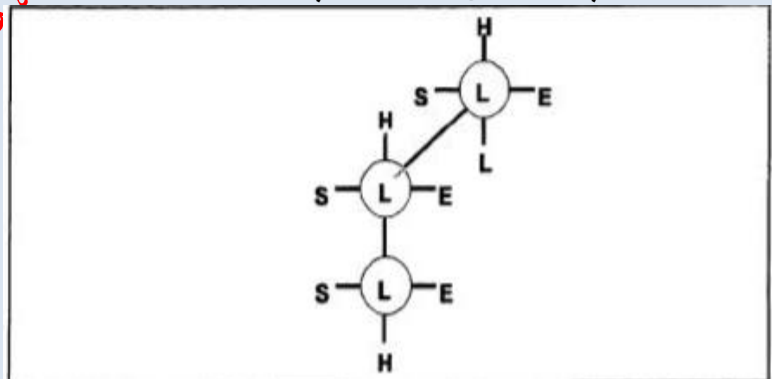
باز یافت اطلاعات از چهار طریق ممکن است:

- 1- جعبه سیاه کشتی تانکر - با توجه به دمای بسیار بالایی که این دستگاه روزها تحت آن بوده و اینکه این اطلاعات بایستی از طرق پیچیده ای (ارتباطات مقامات-پرچم ها و سازمان ها) باز یافت شوند، نمی توان انتظار چندانی به دستیابی به این داده ها داشت ولی باید امیدوار بود.
- 2- اطلاعات جعبه سیاه کشتی دیگر که با توجه به چینی بودن آن و مسائل عدیده حقوقی و قانونی، احتمال زیادی برای دسترسی عملی به آنها (حداقل در زمان و مقدار مقتضی) وجود ندارد.
- 3- اطلاعات جعبه سیاه کشتی های اطراف که این مورد به هشیاری به موقع دست اند کاران و حاکمیت منطقه ای دارد که به موقع عمل کرده باشند و با گذشت زمان از دست می رود.
- 4- اطلاعات سامانه واپایی ترافیک منطقه که قطعاً حفظ و نگهداری شده ولی دست یابی به آنها مراحل بسیار پیچیده ای خواهد داشت.
- 5- اطلاعات خدمه کشتی ها که در این مورد فقط کشتی دیگر (احتمالاً) قابل اکتساب است.

(ب) رویه های بررسی حوادث دریایی:

از آنجایی که اکثر رویه های بررسی حوادث به عوامل انسانی توجه زیادی نشان می دهند و حدود 80 درصد حوادث را به ریشه های عوامل انسانی نسبت میدهند، در اینجا مدل SHEL به طور اجمالی توضیح داده شده و می توان به الگوی این رویه استناد نمود:

- ✓ چهار بخش مدل SHEL به قرار زیر هستند:
 - ✓ عوامل انسانی LIVE WARE که مربوط به ارتباط و تعامل بین انسانها است که شامل مدیریت، نظارت، تعامل بین خدمه و ارتباطات می شود.
 - ✓ عوامل سخت افزاری (HARDWARE) که مربوط به بخش ابزار و وسایل می باشد و شامل طراحی محلهای کار، نمایشگرها، کنترلرها، محل استقرار و غیره می شود.
 - ✓ عوامل نرم افزاری (SOFTWARE): این بخش غیر فیزیکی سیستم می باشد که شامل نظام نامه های سازمانی، شیوه نامه، دستینه ها، چک لیستها، نقشه ها، راهنمایی ها و افزون بر آن عوامل رایانه ای و برنامه های آنها می شود.
 - ✓ عوامل محیطی (ENVIRONMENT) که مربوط به شرایط آب و هوایی، دید، دما، لرزش، صدای موجود و سایر مسائلی که محیط کار را تحت الشعاع قرار می دهد می باشند. مسایل سیاسی و اقتصادی که شرایط سامانه را تحت تاثیر قرار میدهند در کنار شرایط موجود به همان اندازه که در ارتباطات و تصمیم سازی و کنترل و هماهنگی دخیل و موثر هستند، در این بخش دیده می شوند.
- بایستی ذکر گردد که الگوی ارتباط بین این عوامل از ترکیبی (بانگه به تصویر زیر) حاصل شده است که هواره یک سر در عوامل انسانی داشته و لذا در تحلیل و بررسی یک حادثه باید عوامل انسانی به طور خاص مورد مذاقه و توجه قرار گرفته و هر گاه گروهی از عوامل دیگر در حال بررسی هستند، حتماً جنبه های انسانی آنها نیز مورد توجه قرار گیرند و مثلاً وقتی نظام نامه های ایمنی و مدیریتی در حال ممیزی و واپایی هستند، به انجام دهندگان دستورالعملها و افرادی که کارها را در عمل پیگیری می نمایند؛ نیز پرداخت.



باید نکته مهمی در اینجا آورده شود که در زیر گروه عوامل انسانی موضوع "اعتماد به نفس زیاد در اثر تکرار عملیات مشابه" Complacency و عدم رعایت دستورالعملها- قوانین و شیوه نامه ها؛ دو دلیل اصلی وقوع حوادثند یعنی این گزاره که "افراد با تجربه لزوماً خطای کمتری دارند" همیشه درست نیست! دیگر آنکه عدم کفایت و مناسبت آموزشهای عملی برای مقابله با شرایط اضطراری گوناگون بالاخص فرار از کشتی در مواقع لزوم، موضوعی بسیار درخور توجه است و باید به مقوله آموزش نه به عنوان یک جواب عام و راه فرار، بلکه یک راهکار قابل تصحیح و بهبود مستمرنگریست.

ج) دوازده جمله ای که بعد از حوادث دریایی نباید! گفت:
نیاز به یادآوری است که این جملات فقط نقل قول شده اند و خوانندگان این متن بایستی خود در مورد آنها تفکر و تعمق کنند و یا به وبگاه این موسسه سری بزنند.

جملات زیر توسط آقای مارک کلارک که مدیر موسسه "دریانوردی در پاسخ" (NAVIGATE RESPONSE) می باشد؛ اقتباس، گردآوری و پیشنهاد شده است. از آنجایی که بسیار دشوار و شاید غیر ممکن است که بگوییم چه پاسخ هایی به سوالات مختلف در مواقع بحران های دریایی مثل تصادف کشتی ها، به گل نشستن، غرق شدن، مواجهه با توفان، آتش سوزی و غیره، باید داد؛ لذا پیشنهاد شده که چه گزاره ها و جملاتی نباید گفته شوند و این موضوع بایستی در ذهن مدیران دریایی و آن هایی که در مجامع و نشست ها بایستی به سوالات جواب دهند به صورت مشخص یادآوری شود.

البته بایستی به یاد داشت که این نوشته و پیشنهاد های داده شده در واقع مرتبط به سازمان های دارای مدیریت سامانه محور و همچنین منبش پاسخگو بوده و در جهت نهادینه کردن مدیریت دانش و بحران است. در مقوله های مدیریت سامانه های دریایی و همچنین مدیریت بحران، همواره پاسخ دهی به سوالات از مشکل ترین مسائل بوده و بالاخص مفیضان ارشد شرکت های کشتیرانی بایستی در این زمینه آموزش دیده و مهارت لازم کسب کنند. با نگاهی اجمالی می توان پی برد که در اکثر حوادث و وقایع بزرگ رسانه ای شده دریایی، بسیاری از اشتباهات اظهاری مذکور در سطور زیر به وقوع پیوسته اند و این واقعیت لزوم دقت و بازآموزی در این زمینه را بارزتر می سازد.

به یاد داشته باشیم که جملات و کلمه ها بار معنا به همراه خود دارند و مسلم است که تأثیرات آن ها قابل بازگشت و بازپس گیری نیستند؛ پس حواستان باشد که از جملات و گزاره های زیر تا آنجایی که ممکن است، استفاده نکنید:

- 1- "این یک اتفاق جزئی بود" - جزئی یعنی چه؟ از نظر چه کسی این اتفاق جزئی است؟ در فیزیک نجومی فاصله 150 میلیون کیلومتری بین زمین و خورشید جزئی محسوب می شود. این کار شما نیست که جزئی را تعریف کنید- پس بهتر آن است که به این موضوع نپردازید. مطمئن باشید که بعداً کمی تا بسیاری از این گفته پشیمان خواهید شد.
- 2- "شرکت هیچ مسئولیتی ندارد" - اگر واقعاً هیچ مسئولیتی ندارد؛ چرا به سوالات پاسخ می دهید؟ این حرف به سادگی نشان می دهد که چقدر به خودتان توجه دارید، چقدر مدیر خود شایسته و بی مسئولیتی هستید و قرار نیست که راهکار و راه حلی ارائه دهید. باز هم قرار نیست که در رویه هایتان بازنگری کنید چون خود را مبرا کرده اید. با این حرف، اصول بررسی حوادث را نیز نادیده گرفته اید.

3- "حرفی ندارم" - گفتن این حرف به عنوان نشانه‌ای از مقصر بودن و پذیرش اشتباه تلقی می‌شود. رسانه‌ها از خلاء و سکوت خوششان نمی‌آید و قطعاً کسی یا کسانی خواهند بود که حرفی برای گفتن دارند، حتی اگر شما نداشته باشید. در آن صورت آنچه گفته شود، "حرفی" برای گفته شدن است و از این پس شما باید برای نفی یا تایید آن حرف‌ها صحبت کنید و به این روش شنونده‌ها، تصور از قبل پذیرفته شما را در ذهن حک خواهند نمود.

4- "خطری برای صدمات بیشتر وجود ندارد" - این یعنی پیش‌گویی کردن آینده و شما هرگز نمی‌توانید اتفاق یا عدم اتفاق یک پدیده در آینده را ضمانت کنید. با این نوع اظهارات شما خودتان را در معرض سوالات و مسئولیت برای آنچه که ممکن است پیش‌آید و شما کنترلی روی آن ندارید. قرار خواهید داد. با کمی توجه در روند حوادث دریایی متوجه خواهید شد که تضمین به بدون خطر ادامه دادن، یک اشتباه است و بر خلاف ذات پذیرفته تاریخ دریانوردی یعنی "ماجرای دریایی" بوده و به احتمال زیاد خودتان را در مخصصه خواهید انداخت.

5- "ما جبران خسارت خواهیم کرد" - این نوعی از گزاره و جمله است که باعث بالا و پایین پریدن و کلا از شعف و بعضی از بغض (اگر طرف شما باشند) می‌شود. به محض این که حرفی از جبران خسارت بزنید، رسانه‌ها شما را تحت فشار قرار می‌دهند که مقدار و جزئیات آن را اعلام کنید. لذا خودتان را نهایتاً در موقعیتی غیرقابل برگشت قرار می‌دهید. از طرف دیگر این به منزله پذیرش اشتباه و تصور شما خواهد بود و به محض ابراز چنین پذیرش عام، دیگر شما نیستید که مقدار جبران خسارات را تعیین می‌کنید و ممکن است که حاکمیت محل حادثه، پرچم کشتی مورد بحث و چندین ارگان و مقام دیگر در واقع راهبری این جبران را انجام دهند.

6- "ما اطلاع نداریم" - راه‌های زیادی برای گفتن نمی‌دانیم بدون گفتن این جمله وجود دارد. مثلاً بگویید: در حال حاضر در حال پی‌بردن به ریشه و دلایل حادثه هستیم و به محض اطلاع یافتن از واقعیات، اعلام خواهیم کرد. اظهار بی‌اطلاعی نشان از عدم پیگیری، اهمیت ندادن به موضوع، بی‌مسئولیتی، ناتوانی در انجام کارها و عدم شایستگی در اجرای وظایف است و خوداظهاری در رابطه با شکست و عدم برآورده ساختن نیازهای سامانه مدیریتی و پایش و ارزیابی می‌باشد.

7- "یک اتفاق نادر بود" - به زبان آوردن این جمله بالاخص در مراحل اولیه حادثه بسیار خطرناک است چرا که معلوم نیست شاید بزودی مقدار زیادی مشکلات و حوادث مشابه آشکار شده و شما فکر کنید که واقعاً نمی‌خواستید چنین اظهاراتی به زبان بیاورید. این جمله کنج‌گویی رسانه‌ها و رقبای کاری برای بازخوانی وقایع قبل و ارزیابی‌های گذشته را برانگیخته و به احتمال زیاد شما را با آمار از حوادث مشابه یا بدتر که خود نیز نمی‌دانستید، مواجه خواهد کرد.

این متن حاوی اطلاعات و نظرات کارشناسی و تخصصی بوده و نگارنده هیچ گونه مسئولیتی در قبال استفاده هایی غیر از آموزش و پژوهش و راهنمایی؛ در حال و آینده ندارد

8- "کارمند یا مسئول مربوط اخراج شده است" - معنای دیگر این جمله این است که ما یک نفر را برای حفظ وجهه سازمان و خودمان به دریا انداخته‌ایم. حتی اگر قصد اخراج آن فرد را دارید بهتر است راجع به این تصمیم به رسانه‌ها اطلاع رسانی نکنید. در بررسی حوادث دریایی اصل عدم انجام مقصر یابی بسیار اساسی است و شما با اعتراف به مقصر یابی و تنبیه او، خودتان اظهار به بی توجهی به اصول این کار کرده‌اید. شنونده‌های این نوع گزاره‌ها تصویری ناخوش آیند و زرنگ بی منطق و مخفی کار و صورت مسئله پاک کن از شما خواهند داشت و رسانه‌ها هم در پی گیر انداختن شما با اتهامات بی عدالتی و مشابه آن خواهند بود.

9- "ما فوراً عمل کردیم" - فوراً می‌تواند معنی عمل به محض وقوع حادثه و یا عمل به محض اطلاع یافتن از وقوع حادثه بدهد. عمل کردن می‌تواند صحبت راجع به اقدامات یا جلوگیری از وقوع اتفاق یا کم کردن عواقب آن باشد. بهتر است آن کاری که انجام شده را اعلام کنید تا مجبور به تغییرات بعدی در اطلاعات و اعلانات و رفع سوء تفاهمات نشوید. یعنی اقدامات خود را اعلام کنید نه اینکه فوری یا آنی بوده یا با تاخیر، چون این نوع قیود، احتمال تعبیر و تفسیرات مختلف همراه خود دارند.

10- "خطر آنی وجود ندارد" - معنی عام آن این است که همگی خواهند مرد ولی مرگشان آنی و فی الفور نیست. تا آنجایی که ممکن است بازه زمانی مشخصی را عنوان نکنید بالاخص اگر نمی‌توانید زمان خاص و اندازه گیری شده را تعیین کنید. باز هم چون پیشگویی و انتساب به آینده وجود دارد، خودتان را در مقابل اتفاقات محتمل بسیار انتقاد پذیر خواهید کرد. به یاد داشته باشید که تعریف خطر هم می‌تواند بسیار گوناگون و قابل تفسیر باشد.

11- "مقدار X درصد احتمال موفقیت وجود دارد" - هر چه پایینتر از 50 درصد گفته باشید معنای ریسک کردن دارد و هر چه بالاتر از 50 درصد بگویید؛ انگار معلوم و مشخص و قابل تعیین از قبل بوده است. سعی کنید از پیش بینی‌های عددی پرهیز کنید. این موضوع مشابه چند مورد دیگر چون به آینده ربط دارد، بهتر است یا اصلاً حرفی در آن باره نزنید یا حداقل اعدادی برای پیگیری و سنجش صحت و دقت خود در مواقع آتی ثبت ننمایید.

12- "راهکارهای اضطراری ما موفقیت آمیز بوده است" - این برای شما خوب است و شاید آفرین داشته باشد. اما مگر این راهکارها برای پیشگیری از وقوع بحران نیستند؟ پس اگر همه بپذیرند که کارها را خوب مدیریت کرده‌اید، باز هم شما نهایتاً "نصفه موفق" بوده‌اید. هرگز به خود تبریک نگویید حتی اگر کار خارق العاده‌ای کرده‌اید. واقعاً برای کسی مهم نیست. به یاد داشته باشید که ابلهان خود را ستایش می‌کنند. با چنین گزاره‌هایی خود را در معرض کنکاش بیشتر در عملیات و اینکه چه کاری بهتر بود، می‌گذارید و باور داشته باشید که در این رویه؛ شما مورد شماتت واقع خواهید شد.

د) پس از چنین حوادثی چه کارهایی باید کرد:

آنچه در مناطقی چون اروپا- استرالیا - امریکا و ژاپن مرسوم است به شرح زیر بوده و لذا با دیدگاه اصولی پیشنهاد می شود در این مورد نیز به وقوع بپیوندد:

- 1- سازمان حاکمیتی بایستی ممیزی کاملی از کلیه بخشهای سامانه های مدیریتی ، اعم از ایمنی، فرآیندهای مدیریتی، محیط زیستی و مدیریت بهداشت و محیط کار در شرکتی که عهده دار مدیریت کشتی تانکر بوده را در اولین فرصت توسط ممیزان با تجربه، خبره و بی طرف انجام دهد. وقوع چنین اتفاقی در یک شرکت مدیریت کشتی به منزله عدم تطابق عمده بوده و بایستی در اسرع وقت اولین مرحله یعنی ممیزی "بسیار جزئی نگر" انجام شود.
- 2- سامانه مدیریت ریسک مورد بازنگری اساسی واقع شود و نتایج آموخته و عملیاتی شوند.
- 3- سامانه های آموزشی بالاخص تمرینات عملی مواقع اضطراری و آمادگی های مرتبط با آن در شرکت، مورد آسیب شناسی و بازنگری دقیق واقع شده و نتایج اجرایی شوند.
- 4- موضوعات مربوط به مدیریت و اختصاص پرسنل به کشتی ها از جانب خشکی مورد بازبینی و ممیزی واقع شوند.
- 5- سامانه مدیریت نگرانی ها بر روی کشتی ها و فرآیند تخصیص افراد برای دریانوردی در ساعات مختلف مورد بازنگری واقع شود.
- 6- به موضوع مسائل انسانی روی کشتی ارتباطات فردی و تحلیل فاصله های بین پرسنل کشتی و کارمندان خشکی پرداخته شده و نقاط ضعفی شناسایی شوند.
- 7- سامانه مدیریت ارتباطات اداری بین خشکی و کشتی ممیزی و در صورت لزوم بازبینی شود.
- 8- شرکت مدیریت کشتی بایستی اهتمام بسیاری برای ارتقاء فرهنگ ایمنی در سازمان و کشتی ها انجام دهد که این امر مستلزم آن است که ابتدائاً وضعیت و جایگاه فعلی در رده بندی های فرهنگ ایمنی سازمانی دانسته و کاویده شود.
- 9- لازم است ذکر شود که اقدامات عجولانه مثل افزایش خدوت دریایی افسران عرشه و یا سخت گیری های غیر عادلانه در ترفیع آنها نه تنها باعث افزایش بهره وری و کارایی نخواهد شد بلکه احساس بی عدالتی و مظلومیت و تحت سوء رفتار واقع شدن را در آنها تقویت خواهد نمود. و لذا نتیجه بهبود از اقدامات عجولانه و واکنشی نمی توان انتظار داشت.
- 10- هر نوع تغییر رویه و دستورالعمل باید از نتایج بدست آمده از واکاوی ها و ممیزی ها و متعاقباً؛ تحلیل یافته ها حاصل شود. در غیر این صورت می تواند نتیجه معکوس دهد بایستی به یادداشته باشیم که زنجیره ای از مسائل و اتفاقات و پدیده ها به این فاجعه انجامیده و شاید ریشه آنها به سالهای قبل بازگردد و لذا نمی توان راه حل های ساده و سریعی را متصور بود.

ه) سخن پایانی:

من سالها به مسائل دریانوردان پرداخته ام و نوشته ام و گفته ام.

اگر دوست داشتید می توانید کتاب مرا با نام *A Mariner's Guide on Human Element Issues* در اینترنت پیدا کنید. یا به سایت WWW.He-Alert.Org سری بزنید یا حتی اسم مرا در اینترنت جستجو کنید که تعداد زیادی مقاله و نوشته در این موارد خواهید یافت.

این حادثه بایستی بررسی و ریشه یابی شود تا از تکرار موارد مشابه جلوگیری گردد و رویه هایی با احتمال خطا شناسایی و تصحیح شوند ولی در مورد خود دریانوردان؛

- ❖ دریانوردان دیدی به وسعت دریا دارند و همیشه افق های دور دست را تماشا می کنند.
- ❖ ادیبی گفته که سخت می شود یا هرگز نمی شود که دید وسیع را محدود کرد ولی همیشه می توان دور دست ها را به آبهایی که نمی دانند یا نمی بینند، نشان داد.
- ❖ آنها گذر روزها را خط میزنند تا کی کارشان تمام شود و به نزد عزیزان خود بازگردند.
- ❖ روز و شب در دریا را با رویاهای گذشته ای که با عزیزانشان داشته اند، سپری میکنند.
- ❖ دریانوردان متناوباً در طول زمان دریانوردی و بعضاً حتی در طی یک سفر، بارها مرگ را نزدیک می بینند و از همین رو قدر لحظات را می دانند و می فهمند که ممکن است دیگر فردایی نباشد. گرفتار شدن در دریای توفانی - خرابی دستگاه های حساس که ممکن است کشتی را به خطر بیاندازد - احتمالات زیاد تصادف در مناطق پر ترافیک - آتش سوزی و مسائلی چون دزدی دریایی و عبور از مناطق جنگی و بسیاری دیگر از این نوع مواقع هستند.
- ❖ دریانوردان همواره دریا را پر آرامش ترین جا دانسته و امواج آنرا در عمق چشم های خود و خاطرات و تنهایی هایشان می بینند.
- ❖ دریانوردان در دریا جسماً تنها هستند ولی در ژرفای وجود خود؛ کل دریاها و اقیانوسها را همراه و همدم و مامن خود میدانند.
- ❖ آنچه بر دریانوردان گذشت بسیار حزن انگیز بود و شوربختی. اما با شناختی که از دریانوردان داریم، می توانیم حس کنیم که آنها الان در آرامگاه خود آرامند. با وجود اینکه خانواده ها حق دارند درخواست های خود را از مسئولین داشته باشند و این امر کاملاً شخصی و به جا است ولی اگر به یاد بیاوریم که در آن چند روز انتظار چه بر ایشان گذشت، میتوانیم پیشنهاد دهیم که دریانوردان را در آرامگاه ابدی خود رها کنید و بگذارید در آغوش مام خود بیارامند.
- ❖ آنچه از تجربه کارها در آن منطقه جهان و روشهای کار آنها میدانیم، به احتمال قوی انجام هر گونه عملیاتی که بعضاً "قانون جابجایی کشتی شکسته" آنرا ملزم میسازد و آنچه دیگر جوانب درخواست کنند، فقط به عذاب بیشتر روح و روان درگذشتگان و خانواده هایشان خواهد انجامید.
- ❖ اگر می توانیم از آزار و ناراحتی همه آنها (دریانوردان و خانواده هایشان) بکاهیم.

سی ام دی ماه سال یک هزار و سیصد و نود و شش