عکس: علی حامد حق‌دوست، ایرنا

گزارش «شرق» از وضعیت فرودگاه مهرآباد و پروازهای کشور که هنوز پس از جنگ به شرایط عادی برنگشته است

فرود اضطراری صنعت پرواز

شرق: جنگ ۱۲روزه ایران و اسرائیل آسمان ایران را تعطیل کرد. از ۲۳ خرداد که جنگ ناگهان شروع شد و بسیاری از ایرانیان، صبح روز بعد متوجه جنگ شدند تا پنجم تیر پروازهای مسافربری تعطیل بود. با ورود حجاج به ایران، آرام آرام شمار پروازهای پس از جنگ زیادتر شد، اما هنوز وضعیت عادی نشده است؛ نه وضعیت آسمان، نه کاروبار ایرلاین‌ها، نه چشم‌انداز فرودگاه مهرآباد و نه حتی حس و حال مسافران. پروازها محدود برقرار است، اما فقط پروازهای اضطراری و در ساعات خاص.

پرواز؛ محدود و در ساعات خاص

حجاج جزء اولین گروه مسافرانی بودند که پس از جنگ به ایران برگشتند؛ پنجشنبه روز پنجم تیر ۱۴۰۴. از روز هفتم تیر پروازهای شرق کشور برقرار شد. دو پرواز از زاهدان در فرودگاه مشهد به زمین نشست و پس از آن فضای پروازی مرکز و غرب کشور از تعطیلی درآمد. در روز یازدهم تیر سازمان هواپیمایی کشوری خبر داد آسمان مرکز و نیمه غربی کشور برای پروازهای عبوری بین‌المللی بازگشایی شده است.

از جمعه ۱۳ تیر ماه، فرودگاه مهرآباد تهران از ساعت ۱۲ تا ۱۸ برای پروازهای پوزیشنی و از روز شنبه از ساعت پنج تا ۱۸ برای پروازهای مسافری باز شد. بازگشایی تدریجی آسمان کشور در حالی رخ می‌دهد که هنوز وضعیت پروازها در ایران عادی نشده است و ساعت‌های پرواز محدود به پنج صبح تا ۱۸ است و تنها هواپیماهایی مجاز به پرواز هستند که در ارتفاع بالا پرواز کنند. در واقع پروازهایی که نمی‌توانند ارتفاع بیشتر از ۲۵ هزار پا را حفظ کنند و هواپیماهای کوچکی مانند ATR که نمی‌توانند در ارتفاع بالا پرواز کنند، همچنان زمین‌گیر هستند.

شرکت‌های هواپیمایی به «شرق» توضیح می‌دهند که بسیاری از هواپیماهای کوچک از زمان قبل از جنگ تاکنون در فرودگاه شهرهای دیگر مانند رشت یا بندرعباس زمین‌گیر شده‌اند و ایرلاین‌ها نتوانسته‌اند ناوگان خود را برگردانند.

تعداد پروازهای برقرارشده هم محدود است و اگر پروازی با تأخیر مواجه شود، برنامه پرواز لغو می‌شود. ایرلاین‌ها توضیح می‌دهند که به دلیل شرایط آسمان و حفظ ایمنی پرواز، فعلا باید شمار ناوگان عملیاتی محدود باشد.

اینکه وضعیت رادارهای پروازی پس از جنگ به چه صورت است مشخص نیست، اما ایمنی پروازها این روزها بیشتر از همیشه در وضعیت حساس است. محمد شالفروش، کارشناس صنعت هوایی، به «شرق» می‌گوید تعداد محدود پروازها آن‌هم تنها در ساعاتی که روشنایی روز است، نشان از خلأهایی دارد که پس از جنگ ایجاد شده و به دلیل حفظ ایمنی پروازهاست که تعداد آنها محدود شده، اما این مسئله خسارت سنگینی به شرکت‌های هواپیمایی وارد کرده است و این خسارت تنها بابت سقوط شمار پروازهای مسافربری و درآمد شرکت‌ها نیست، بلکه نگهداری هواپیماهای زمین‌گیرشده، هزینه بالایی می‌طلبد.

خسارت سنگین صنعت هوایی

امیررضا اعتمادی، عضو اتاق بازرگانی ایران نیز در یادداشتی نوشته است: «تعلیق کامل پروازهای تجاری بر فراز ایران از ۲۴ خرداد تا ۱۳ تیر ۱۴۰۴ که به مدت ۲۰ روز به طول انجامید، خسارتی بالغ بر ۹هزارو ۶۰۰ میلیارد تومان به اقتصاد کشور تحمیل کرده است».

بر اساس این گزارش، «توقف کامل درآمدهای حاصل از فروش بلیت و خدمات فرودگاهی روزانه ۴۸۰ میلیارد تومان ضرر مستقیم به صنعت هوایی وارد کرد. این شوک نقدینگی، شرکت‌های هواپیمایی را که فاقد مکانیسم‌های پوشش ریسک مالی بودند، در تأمین هزینه‌های ثابت خود مانند حقوق، سوخت و نگهداری با بحران جدی مواجه کرده است. همچنین لغو بیش از ۵۰۰ پرواز روزانه، علاوه بر توقف ترافیک مسافر و بار، زنجیره تأمین قطعات یدکی و قراردادهای سوخت را مختل کرد. این امر به تأخیر در تعمیر و نگهداری ناوگان و افزایش هزینه‌های اضطراری منجر شد. در این میان، شرکت‌های خدمات فرودگاهی (Ground Handling) با کاهش ۷۰درصدی درآمد روبه‌رو شدند که به تعدیل ۲۰ تا ۳۰درصدی نیروی انسانی متخصص در این بخش انجامید؛ رخدادی که کیفیت خدمات در آینده را تهدید می‌کند. همچنین تغییر مسیر پروازهای عبوری و استفاده از مسیرهای جایگزین، هزینه سوخت را برای شرکت‌ها بین ۱۰ تا ۱۳ درصد افزایش داد. گذشته از این نقدینگی آژانس‌های مسافرتی را تا ۸۵ درصد کاهش داده است».

به‌جز این، مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی هم به «شرق» می‌گوید که درآمد ازدست‌رفته شرکت‌های هواپیمایی در زمان جنگ بیش از شش‌هزارو ۱۳۰ میلیارد تومان بوده است. او همچنین توضیح می‌دهد که از ۲۳ خرداد تا ۱۱ تیر، ۴۴۴هزارو ۳۲۴ بلیت داخلی و ۳۹۵هزارو ۶۴ بلیت باطل شده که مربوط به هشت‌هزارو ۶۵۳ پرواز داخلی و سه‌هزارو ۳۷۶ پرواز هم بین‌المللی است.

او تأکید می‌کند که تنها دائمی‌شدن آتش‌بس و پایان جنگ و عادی‌شدن وضعیت پروازها می‌تواند مانع از زمین‌گیری ایرلاین‌ها و تعطیلی آنها شود و با توجه به شرایط کشور و مضیقه‌ای که دولت از لحاظ بودجه درگیر آن است، نمی‌شود از دولت انتظار داشت به صنعت هوایی کمک ویژه‌ای داشته باشد.

اولویت فقط ایمنی پرواز است

مهدی رمضانی، سخنگوی سازمان هواپیمایی اما به «شرق» توضیح می‌دهد که مشخص نیست چه زمانی وضعیت پروازهای کشور عادی شود و در حال حاضر تنها ایمنی و جان مسافران برای متولیان مهم است و وضعیت اقتصادی صنعت هوایی در شرایط اضطراری فعلی در اولویت‌های بعدی است.

او تأکید می‌کند که در حال حاضر کمیته‌ای موسوم به هماهنگی ایمنی و امنیت نظامی و غیرنظامی تشکیل شده و بر اساس تصمیمات این کمیته است که پروازها با چه کیفیتی و چه محدودیت‌هایی برقرار باشد و هدف تشکیل این کمیته حفظ ایمنی جان مسافران است.

پروازها محدود است و در فرودگاه مهرآباد هم شور و حال همیشگی وجود ندارد. بسیاری از مسافران از وضعیت اضطراری خود برای انجام پروازها می‌گویند؛ زن‌های باردار یا بیماران و معلولانی که توانایی مسافرت طولانی زمینی را ندارند یا خانواده‌هایی که در طول جنگ از خانه و محل کار دور مانده‌اند و باید سریع‌تر برگردند.

حالا دیگر مسافرت هم با جنگ معنی دیگری پیدا کرده است و البته نگرانی‌ها بیشتر از گذشته است. نگرانی از اینکه جنگ ناگهان دوباره آغاز شود و پروازهای مسافربری با سرنوشت متفاوتی روبه‌رو شوند. بسیاری از مسافران می‌گویند که در شب ۲۳ خرداد متوجه حمله به ایران نشده‌اند و این ابهام و غافلگیری نگرانی و استرس را برای مسافران هوایی بیشتر کرده است.

برخی مسافران هم وضعیت غیرعادی آسمان کشور را دلهره‌آور توصیف می‌کنند و می‌گویند نمی‌دانند پروازها دقیقا با چه کیفیتی انجام می‌شود. اما این دغدغه همین چند هفته اخیر مسافران ایرانی و جنگ نیست؛ صنعت هوایی ایران سال‌های طولانی تحریم را پشت سر می‌گذارد، کیفیت خدمات هوایی و ایمنی پروازها سال‌های طولانی است که برای مسافران ایرانی دغدغه است.

ایمنی قربانی جنگ و تحریم

کمی پیش از جنگ هم اخبار متعددی از نقص فنی هواپیماهای مسافربری روی خروجی رسانه‌ها قرار می‌گرفت و بنا بر روایاتی رسمی بین ۷۰ تا ۸۰ درصد ناوگان هوایی کشور زمین‌گیر شده بودند.

در شرایطی که سازمان هواپیمایی کشوری بارها اعلام کرده است بازار حمل‌ونقل هوایی کشور به ۵۵۰ فروند هواپیما نیاز دارد، در ایران حدود ۳۳۰ هواپیما وجود دارد که بنا بر روایاتی نزدیک به ۷۰ تا ۸۰ درصد آن زمین‌گیر هستند.

بر اساس آمار برخی مدیران صنعت هوایی، تعداد هواپیماهای فعال تا ۷۵ فروند کاهش داشته است و برخی دیگر این رقم را تا ۹۸ فروند هواپیمای فعال دانسته‌اند. به عبارت دیگر و بر مبنای این ادعاها می‌توان گفت هم‌اکنون چیزی حدود ۲۲ تا ۳۰ درصد ناوگان هوایی ایران فعال هستند که این موضوع از نظر فعالان صنعت هوایی تهدیدی جدی برای این صنعت به شمار می‌آید.

در همین زمینه رئیس سابق سازمان هواپیمایی کشوری در ۱۸ مهر سال ۱۴۰۱ در یک نشست خبری درباره تعداد ناوگان هوایی کشور گفت: «در مهرماه سال ۱۴۰۰ فقط ۹۸ فروند هواپیمای فعال در ناوگان هوایی کشور داشتیم که در یک سال این تعداد به ۱۷۵ فروند افزایش یافته است».

سه روز بعد شهریار افندی‌زاده، معاون سابق حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، در دهمین اجلاس شورای عالی استان‌ها توضیح داد: «در دولت سیزدهم توانستیم ۱۵ فروند هواپیما به ناوگان اضافه کنیم». او افزود: «در ابتدای دولت سیزدهم ۷۵ فروند هواپیمای فعال در کشور وجود داشت که هم‌اکنون تعداد هواپیماهای فعال به ۱۳۰ فروند رسیده است».

در همین راستا آبان سال ۱۴۰۱ محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس یازدهم، به ایلنا گفته بود: «برخی از شرکت‌های هواپیمایی فقط با دو فروند هواپیما فعال هستند و هواپیمای فعالی در ناوگان ندارند و در حال حاضر ناوگان هوایی کشورمان شرایط خوبی ندارد و نمی‌تواند تقاضای موجود را پاسخ دهد».

گذشته از شمار بالای هواپیماهای زمین‌گیر، سن بالای هواپیماهای عملیاتی و نقص فنی مداوم، بهره‌وری این صنعت را به‌شدت کاهش داده است. بر اساس آمار سازمان هواپیمایی کشوری، میانگین سن هواپیماهای عملیاتی بین ۲۶ تا ۲۷ سال اعلام شده است. این در حالی است که هواپیماهای فرسوده‌تری در خطوط عملیاتی فعال است که قدمت آنها به نسل دوم هواپیماهای تجاری برمی‌گردد. استفاده از هواپیماهای منسوخ در خطوط هوایی ایران در شرایطی است که در بازار هوایی جهان هواپیماهای نسل چهارم وارد شده و بسیاری از ایرلاین‌های منطقه ناوگان خود را با پیشرفته‌ترین هواپیماهای مسافربری به‌روزرسانی کرده‌اند.

علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی، پیش از این به «شرق» گفته بود که سن بالای هواپیماهای عملیاتی کشور باعث کاهش شدید بهره‌وری در صنعت هوایی شده است و بسیاری از هواپیماهای موجود توان پرواز بیشتر از دو نوبت در روز را ندارند و همین مسئله سبب شده است عرضه بلیت از تقاضا عقب بیفتد و بهره‌وری پایین از یک سمت باعث ضرر و زیان گسترده به شرکت‌های هواپیمایی شود و از سوی دیگر مصرف‌کننده و مسافر از تأخیر زیاد هواپیما و قیمت بالای بلیت ناشی از کمبود عرضه و کاهش بهره‌وری ناراضی باشد. مسائلی که در واقع گویای شرایط وخیم ایرلاین‌های کشور است.

نوبت اول

آگهی فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی دو مرحله ای

پالایشگاه چهارم شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی دو مرحله ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۴۰۹۶۷۸۳۰۰۰۰۳۱
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضای شماره ۴۴۰۰۲۷ •مناقصه شماره R4-1404/16
موضوع مناقصه/ شرح مختصر اقلام درخواستی	خرید SIMATIC PANEL PC MODEL IPC677E
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰/ دریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران می باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	۱۰۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	۱۴۰۴/۰۴/۲۲
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	۱۴۰۴/۰۵/۰۶
آخرین مهلت بارگذاری پیشنهادات فنی و مالی و ضمانتنامه در سامانه ستاد	پس از ارزیابی کیفی مناقصه گران، مستندات دریافت پیشنهاد فنی و مالی بهمراه برنامه زمانی از طریق سامانه ستاد ارسال می گردد.
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر- شهرستان عسلویه- شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی- پالایشگاه چهارم-اداره خدمات کالا

بدیهی است کلیه فرایند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد وبه پیشنهاد های خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۶۴۷۱-۰۷۷۳۱۳۱۶۴۶۸ تماس حاصل فرمایند.

شناسه آگهی : ۱۹۶۰۵۵۰ نوبت اول : ۱۴۰۴/۰۴/۱۸ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۰۴/۲۱ ۲۳۳۱

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

نخستین محموله خوراک دام نیشکری ایران به عراق صادر شد

مدیرعامل شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی از صادرات نخستین محموله خوراک دام تولید شده از بقایای نیشکر به کشور عراق خبر داد. مدیرعامل شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی از صادرات نخستین محموله خوراک دام تولید شده از بقایای نیشکر به کشور عراق خبر داد. به گزارش روابط‌عمومی شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی، دکتر عبدعلی ناصری با اعلام این خبر گفت: در پی لغو ممنوعیت صادرات خوراک دام تولید شده از محصولات جانبی نیشکر، با مصوبه هیئت دولت، نخستین مجوز صادرات این محصول صادر و اولین محموله ۵۰ تنی این محصول از شرکت تهیه و تولید خوراک دام شعیبیه، به مقصد عراق بارگیری و ارسال شد.

وی با اشاره به ظرفیت‌های صادراتی صنعت نیشکر افزود: پیش‌ازاین، سه محصول دیگر این صنعت شامل الکل طبی، خمیرمایه و ام.دی.اف به بازارهای جهانی صادر شده‌اند و پس از آغاز صادرات خوراک دام، برنامه‌ریزی برای صادرات شکر دارویی نیز در دستور کار قرار دارد.

مدیرعامل شرکت توسعه نیشکر تأکید کرد: کیفیت و استاندارد بالای محصولات تولیدی این مجموعه، نقش مهمی در تثبیت جایگاه ما در بازارهای جهانی ایفا کرده است. اطمینان داریم که خوراک دام تولیدی صنعت نیشکر نیز به‌واسطه کیفیت ممتاز، جایگاه مناسبی در بازار منطقه‌ای به‌ویژه کشورهای همسایه پیدا خواهد کرد.

در همین ارتباط، مهندس فرزام لطیفی، مدیرعامل شرکت تهیه و تولید خوراک دام شعیبیه نیز ضمن تشریح جزئیات این موفقیت گفت: از ابتدا به توان بومی برای تولید خوراک دام باکیفیت از پسماندهای زراعی نیشکر باور داشتیم. با انجام آزمون‌های میدانی و بهینه‌سازی فرمولاسیون، اکنون مفتخریم که پرچم تولید ملی را در بازار عراق برافراشته‌ایم.

وی افزود: بازخورد مثبت مشتریان خارجی و اشتیاق بازارهای منطقه‌ای، نویدبخش گسترش صادرات این محصول در ماه‌های آینده است.

شرکت تهیه و تولید خوراک دام شعیبیه، به‌عنوان یکی از صنایع پایین‌دستی شرکت توسعه نیشکر و صنایع جانبی، نقشی مهم در زنجیره پایانی این صنعت ایفا می‌کند و با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، گامی مؤثر در توسعه پایدار صنعت دامپروری کشور برداشته است.

خوراک دام تولید شده در این شرکت، با بهره‌گیری از ترکیباتی چون پیت، ملاس و ویناس، پس از طی فرایندهای دقیق فنی و پلت‌سازی، به محصولی باکیفیت، مقرون‌به‌صرفه و دارای قابلیت جذب بالا تبدیل شده است؛ ویژگی‌هایی که باعث جذب مشتریان بیشتر در کشورهای حوزه خلیج فارس، عراق و منطقه اوراسیا خواهد شد.

یادداشت

تحلیلی بر انتخاب نماینده جوان مصر به‌عنوان ریاست شورای اجرائی فائو

محمدحسین عمادی
سفیر سابق ایران در فائو

انتخاب مینا رزق به‌عنوان رئیس شورای اجرائی سازمان خواروبار و کشاورزی ملل متحد (فائو) در جلسه عمومی کنفرانس عمومی این سازمان در تاریخ سوم جولای ۲۰۲۵، در ادامه انتخاب ریاست UNCCD از کشور مصر، گامی مهم در تاریخ دیپلماسی مصر و نقش‌آفرینی این کشور در نهادهای بین‌المللی به‌شمار می‌رود. این انتخاب که برای دوره‌ای چهارساله صورت گرفته، نه‌تنها به دلیل اجماع آرای اعضای کنفرانس، بلکه به دلیل شرایط ژئوپلیتیکی و عملکرد فائو در دوره اخیر، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هرچند این مقام تا حدی تشریفاتی تلقی می‌شود، اما عوامل متعددی ازجمله تحولات جهانی، جنگ در خاورمیانه و عملکرد مدیرکل کنونی فائو، در این انتخاب تأثیرگذار بوده‌اند. مینا رزق، دیپلمات ۳۸ساله مصری و معاون نماینده دائم این کشور در فائو، با حمایت سفارت مصر در رم به‌عنوان کاندیدا معرفی شد و در رقابتی سخت با پنج نامزد دیگر از مناطق جغرافیایی مختلف (آفریقا، آسیا، آمریکای جنوبی، آمریکای شمالی و اروپا) به پیروزی رسید. این انتخاب، اولین حضور یک مصری در این سمت در طول ۸۰ سال تاریخ فائو (از ۱۹۴۵) بوده و نشان‌دهنده تقویت جایگاه مصر در عرصه دیپلماسی بین‌المللی، به‌ویژه در حوزه کشاورزی و امنیت غذایی است. این موفقیت همچنین با سیاست‌های رئیس‌جمهور مصر، عبدالفتاح السیسی، برای توانمندسازی جوانان در مناصب بین‌المللی هم‌راستا بوده و نشان‌دهنده تلاش مصر برای تربیت دیپلمات‌های جوان و کارآمد است. از منظر سیاسی، انتخاب رزق در بستر تحولات جهانی و به‌ویژه تنش‌های خاورمیانه قابل تحلیل است. جنگ‌های اخیر در منطقه، به‌ویژه تأثیر آن بر امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین مواد غذایی، نقش فائو را در حمایت از کشورهای در حال توسعه برجسته‌تر کرده است. در این میان، کشورهای عدم تعهد که بخش قابل‌توجهی از اعضای فائو را تشکیل می‌دهند، به دنبال تقویت صدایشان در این سازمان هستند. انتخاب رزق می‌تواند به‌عنوان پاسخی به نیاز این کشورها برای نمایندگی قوی‌تر در برابر قدرت‌های غربی تلقی شود؛ به‌ویژه در شرایطی که مدیرکل کنونی فائو، کو دونگ‌یو، در دوره دوم خود با انتقادهایی در زمینه حمایت ناکافی از کشورهای عدم تعهد مواجه بوده است. این انتقادها، به‌ویژه در زمینه تمرکز بیش از حد فائو بر برخی اولویت‌های جهانی به‌جای نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه، به مصر فرصتی داد تا با معرفی رزق، کاندیدایی از جهان جنوب، حمایت گسترده‌ای کسب کند. علاوه بر این، تجربه حرفه‌ای رزق در دیپلماسی کشاورزی و مدیریت مالی فائو (ازجمله ریاست کمیته مالی این سازمان در سال ۲۰۲۳) به او اعتباری ویژه بخشیده است. نقش او در پیشبرد سیاست‌های کشاورزی پایدار و مدیریت منابع آب که از اولویت‌های کلیدی مصر است نیز در جلب حمایت اعضا مؤثر بوده است. با این حال، تشریفاتی‌بودن نسبی این مقام ممکن است محدودیت‌هایی در تأثیرگذاری مستقیم رزق ایجاد کند، اما این انتخاب همچنان فرصتی برای مصر فراهم می‌کند تا در سیاست‌گذاری‌های جهانی غذا و کشاورزی نقش فعال‌تری ایفا کند. در مجموع، انتخاب مینا رزق نه‌تنها یک دستاورد دیپلماتیک برای مصر، بلکه نشانه‌ای از پویایی جدید در فائو برای پاسخ‌گویی به چالش‌های جهانی، به‌ویژه در زمینه امنیت غذایی است. این انتخاب می‌تواند به تقویت همکاری‌های بین‌المللی در راستای اهداف توسعه پایدار منجر شود؛ به‌ویژه در شرایطی که جهان با بحران‌های متعدد منطقه‌ای و جهانی مواجه است.

•••

دادخواهی جنگی برای ختم بی‌کیفرمانی

ادامه از صفحه اول

۷. استفاده از مواد پرتوزا و سلاح‌های مخرب غیرمتعارف دور از ذهن نیست. بمباران فردو هنوز با ابهام مواجه است. محیط زیست و اقلیم و آب‌ها در خطر هستند. تسلیحاتی مانند بمب‌های حاوی اورانیوم ضعیف‌شده (Depleted Uranium) در حمله به سایت‌های هسته‌ای، با ریسک گسترده آلودگی تشعشعی و ایجاد بیماری‌های ژنتیکی و سرطانی، نه‌تنها به محیط زیست آسیب می‌زند، بلکه نقض کنوانسیون‌هایی همچون کنوانسیون سلاح‌های متعارف خاص (CCW)، کنوانسیون منع استفاده از سلاح‌های بیولوژیک و شیمیایی (BWC/CWC) و نیز اصل انسان‌گرایی بنیادین (Principle of Humanity) محسوب می‌شود.

۸. نقش رسانه‌های بزک‌کننده اما قابل فراموشی نیست. ما با دشمنانی غدار و خون‌خوار مواجهیم که پشت دستکش‌های شیک و ابریشمی، دستان پلشت چدنی خون‌ریز دارند و این را در عمل دیده و چشیده‌ایم و کار از شوهای پوشالی رسانه‌های دروغ‌پردازی همچون بی‌بی‌سی و اینترنشنال و صدای آمریکا و رادیو فردا گذشته و برای مردم ایران عین‌الیقین شده است که ماهیت این دشمنان چیست.

۹. پشت دروغ داشتن سلاح اتمی جمع شدند و با وجود علم به دروغ‌بودن حمله کردند. مسئولیت جبران خسارت مهم‌ترین وصفی است که باید مطمح نظر داشت. طبق پیش‌نویس مسئولیت دولت‌ها در اعمال بین‌المللی متخلفانه (ILC Articles 2001) دولت‌هایی که مرتکب اعمال ناقض حقوق بین‌الملل شوند، ملزم به سه سطح کنش هستند؛ توقف فوری اقدامات متخلفانه، ارائه تضمین‌های عدم تکرار و پرداخت غرامت کامل (Restitution & Compensation). دولت ایران باید از طریق نهادهایی نظیر دیوان بین‌المللی دادگستری (ICJ)، دادگاه‌های ملی یا بین‌المللی صلاحیت‌دار و شورای امنیت و شورای حقوق بشر و دیگر سازوکارهای سازمان ملل، درخواست جبران خسارت واردشده به اموال، جان و محیط زیست خود را مطرح کند.

۱۰. این دادخواهی ذیل صلاحیت جهانی و پیگرد کیفری فردی باید جدی گرفته شود. با توجه به اینکه جنایات زیست‌محیطی یا جنایات جنگی جزء جرائم بین‌المللی مشمول صلاحیت جهانی (Universal Jurisdiction) هستند، مقامات نظامی یا سیاسی اسرائیل و ایالات متحده، ازجمله برنامه‌ریزان و فرماندهان عملیات، ممکن است در سایر کشورها نیز مورد پیگرد قرار گیرند. این امر در رویه قضائی پرونده‌های Pinochet یا پرونده‌های دادگاه نورنبرگ تأیید شده است. به وطن و ملت ایران ظلم شد. نهادهای حقوقی داخلی و بین‌المللی باید برای مستندسازی، دادخواهی و پیگرد این اقدامات کمر همت ببندند تا از اصول حقوق بین‌الملل به‌مثابه حافظ صلح، محیط زیست و کرامت انسانی صیانت شود. باشد که نهادهای بین‌المللی این بار طرف حق بایستند و حق را به محاق روانه نکنند.

مظلوم‌ترین رئیس‌جمهور ایران، خسته نباشید

ادامه از صفحه اول

تاریخ جنگ‌ها و گرسنگی‌ها و ازهم‌پاشیدگی‌های اجتماعی را بخوانید. آقای پزشکیان مظلوم‌ترین و شاید بدشانس‌ترین رئیس‌جمهور ایران، خسته نباشید. حالا که می‌بینید وفاق ملی مورد نظرتان به جای مسئولان در مردم موج می‌زند، قدر این مردم را بیشتر بدانید. فضا را به همدلی، آزادی‌های فردی، گذشت از خطاهای افراد، بازکردن و قابل دسترس کردن فضای ارتباطی که وعده شما بود، با سرعت بیشتری سوق دهید. آقای پزشکیان برای موفقیت بیشتر شما و دولتتان در یک‌سالگی‌اش که اندازه صد سال اتفاقات را پشت سر گذاشتید، دعا می‌کنیم.