



تابستان رؤیایی

در جنگ ۱۲ روزه بر سر ساکنانی که در تعطیلات بودند چه آمد؟



سید علی زیدی

سامر تایم خاورمیانه با بردادگی رژیم صهیونی به داغ‌ترین شکل ممکن آغاز شد. کلنجار دوازده‌روزه‌ای که شاید بتواند عنوان شدیدترین برخورد نظامی رژیم از تأسیس تاکنون را از آن خود کند. طبعاً این برخورد پیامدهای گسترده‌ای نه تنها

در عرصه نظامی و سیاسی بلکه در زندگی روزمره هزاران ساکن رژیم به اشکال مختلف برجای گذاشت. بالاخص برای گروه بزرگی از مسافران اسرائیلی که برای سپری کردن یک تعطیلات رؤیایی عازم مناطق تفریحی دنیا شده بودند. همه چیز معمولی بود تا آنکه در بامداد بیست‌وسوم خردادماه به‌طور ناگهانی با وضعیت اضطراری، لغو پروازها و بسته شدن فرودگاه‌ها تابستان رؤیایی این ساکنان به یک کابوس ۱۲ روزه بدل شد. این بحران، علاوه بر آسیب روحی و سردرگمی گسترده باعث تحمیل هزینه‌های بالایی بر دوش این مسافران شد و اکنون موضوع پرداخت این هزینه‌ها مناقشه بزرگی را در فضای داخلی رژیم به راه انداخته است. رقم تخمینی بابت تعداد مسافران آواره در خارج از سرزمین‌های اشغالی در زمان جنگ دوازده‌روزه، چیزی بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفر برآورد می‌شود و یکی از مسائل پسا‌جنگ رژیم همین است که غرامت آوارگی این افراد چگونه و از کجا باید تأمین شود؟ آسمان سرزمین‌های اشغالی در پنج روز ابتدایی به‌صورت کامل بسته بود و پس از آن به‌صورت خیلی محدود پروازهایی برای ترابری، نجات و... انجام شدند. با این پیش‌فرض وزارت حمل‌ونقل رژیم طرحی را ارائه کرده است که در طی آن مسافرانی که پروازهایشان لغو شده و به دلیل بسته شدن حریم هوایی رژیم اسرائیل مجبور به ماندن در خارج از کشور شده‌اند، حق دریافت غرامت ۱۵۰ دلار در روز، حداکثر تا پنج روز را خواهند داشت که توسط دولت تأمین مالی می‌شود. با یک حساب‌کتاب سرائگشتی ابعاد کلی غرامت با این ارقام ابتدایی حاصل می‌شود. اگر کف تعداد مسافران را ۱۵۰ هزار نفر در نظر بگیریم و روزها را نیز ۵ باید ۱۵۰ هزار را ضرب در ۷۵۰ دلار کنیم؛ این برابر می‌شود با ۱۱۲٫۵ میلیون دلار! در اولین مرحله وزارت خزانه‌داری و دارایی، بازیگری پریده‌شانه خالی کرده و اعلام داشته که پرداخت این غرامت ارتباطی با دولت ندارد و خود شرکت‌های هواپیمایی که مسئولیت پرواز را برعهده داشتند باید بابت لغو شدن پرواز و سردرگمی مسافران غرامت پرداخت کنند.

البته ظاهراً قانونی نیز در این باره در رژیم قبلاً به تصویب رسیده بوده. این قانون مسئولیت را بر عهده شرکت‌های هواپیمایی قرار می‌دهد. طبق قانون خدمات هوانوردی، معروف به «قانون طیبی» (که به نام نماینده کنست، احمد طیبی که آن را آغاز کرد، نام‌گذاری شده است)، هنگامی که پروازی خارج از کنترل شرکت هواپیمایی لغو می‌شود، این شرکت موظف است مبلغ پرداختی را بازپرداخت کند یا پرواز جایگزینی به سرزمین‌های اشغالی ارائه دهد و برای هر روز که مسافر در شرف و ماسه سرگردان است، خدمات کمکی از جمله اسکان، غذا و ارتباطات را ارائه دهد.

طبعاً هیچ‌کدام از شرکت‌های هواپیمایی توانایی کمر راست کردن زیر ابعاد این رقم را ندارند و مشخص است که آن‌ها نیز زیر بار نرفته‌اند. در این مناقشه و برای حل آن اخیراً روی این قانون اصلاحیه‌ای انجام شد.

طبق اصلاحیه «قانون طیبی» که در ماه فوریه انجام شد، وزیر حمل‌ونقل اختیار دارد که شرکت‌های هواپیمایی را از این تعهدات (به جز بازپرداخت هزینه پرواز لغو شده) معاف کند و خدمات کمکی را تنها به دو روز پس از لغو پرواز به دلیل «وضعیت ویژه هوانوردی» (بخش ۹۸ قانون) محدود کند. با وجود این کمکان، شرکت‌ها علاقه‌مندند که دولت هزینه خدمات کمکی بیشتر و فراتر از قانون، حتی برای چند روز اول را تقبل کند.

بدهکاران هوایی

شرکت‌های هواپیمایی ادعا می‌کنند که کف‌گیرشان مدتی است در آغوش انتهای دیگ جا خوش کرده و از زمان آغاز عملیات رژیم علیه ایران دچار زیان‌های سنگینی شده‌اند. به گفته آن‌ها، فضای هوایی به‌طور بی‌سابقه‌ای با تصمیم دولت بسته شد، به شکلی که امکان ارائه پروازهای جایگزین وجود نداشت؛ بنابراین مسئولیت جبران خسارت مسافران بر عهده دولت است. شرکت‌ال‌عال گزارش داده که از آغاز عملیات تاکنون متحمل ۵۰ میلیون دلار زیان مستقیم شده است. مدیرعامل شرکت ایسرایر در کمیته اقتصادی شهادت داده که تاکنون به مسافران معادل ۱۰ میلیون دلار بازپرداخت شده است. شرکت از کثرت توضیح داده که اگر مجبور به پرداخت غرامت به مسافران مطابق قانون شوند، دچار زیان ده‌ها میلیون دلاری خواهند شد.

از سوی دیگر، شرکت‌های هواپیمایی خارجی نیز زیان به شکایت باز کرده‌اند، به جمع معترضان پیوسته‌اند و نارضایتی خود را از شرایط پیش‌آمده ابراز کرده‌اند. آن‌ها نیز همراه با شرکت‌های اسرائیلی، خواستار معافیت بازگشت‌پذیر (رتروآکتیو) از تعهدات قانونی مربوط به لغو پروازها شده‌اند. تمام این شرکت‌ها پیشنهاد کرده‌اند که تنها موظف به استرداد قیمت بلیت‌های لغو شده باقی‌مانند و سایر مسئولیت‌های مالی از آن‌ها برداشته شود.

این شرکت‌ها همچنین از دولت اسرائیل خواسته‌اند که آن‌ها را بابت زیان‌هایی که در این بازه متحمل شده‌اند، جبران مالی کند. این زیان‌ها شامل:

- هزینه پروازهای خالی یا نیمه‌پر،
- از دست دادن درآمد‌های برنامه ریزی شده،
- و همچنین هزینه‌های مربوط به شکایت‌های حقوقی و درخواست‌های غرامت از سوی مسافران می‌شود.

به عنوان گزینه‌ای جایگزین (و البته کمتر مطلوب)، شرکت‌های هواپیمایی پیشنهاد داده‌اند که وزیر حمل‌ونقل، میری رگو، بند ۹۸ از «قانون طیبی» را فعال و از اختیارات خود برای معاف کردن آن‌ها از پرداخت غرامت به مسافران استفاده کند. با این حال، رگو تمایلی به اجرای این بند ندارد، مگر اینکه ابتدا راه‌حلی برای جبران خسارت مسافران پیدا شود. در وضعیت فعلی، حتی اجرای این دستورالعمل هم مشکل شرکت‌های هواپیمایی را به‌طور کامل حل نمی‌کند، بلکه تنها از شدت آن می‌کاهد؛ چرا که طبق این بند، شرکت‌ها همچنان موظف به پرداخت هزینه خدمات حمایتی (مانند اقامت در هتل و حمل‌ونقل) برای ده‌ها هزار مسافری هستند که در دو روز نخست پس از لغو پروازها در خارج از کشور گیر افتاده‌اند.

رقم تخمینی بابت تعداد

مسافران آواره در خارج از

سرزمین‌های اشغالی در زمان جنگ

دوازده‌روزه، چیزی بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار نفر

برآورد می‌شود. اگر کف تعداد مسافران را

۱۵۰ هزار نفر در نظر بگیریم و روزها را نیز ۵

باید ۱۵۰ هزار را ضرب در ۷۵۰ دلار کنیم؛ این

برابر می‌گردد با ۱۱۲٫۵ میلیون دلار ناقابل!

فاقد گردن‌گیر

با تمام این دعوها کمکان سؤال اصلی پابرجاست که اگر طرح غرامت پیشنهادی وزارت حمل‌ونقل تصویب شود، چه نهادی باید هزینه آن را تأمین کند و این عدد میلیون‌دلاری را گردن بگیرد؟!

وزارت حمل‌ونقل پیشنهاد داده که تأمین مالی این طرح از طریق وام از اداره فرودگاه‌ها انجام شود. طبق این پیشنهاد، دولت در آینده این وام را بازپرداخت خواهد کرد، به این صورت که آن را از مالغی که اداره فرودگاه‌ها به‌هرحال باید به خزانه دولت انتقال دهد، کسر می‌کند.

اما از سوی دیگر، وزارت دارایی با تأمین کامل این بودجه مخالف است. آن‌ها ادعا می‌کنند که طبق قانون، مسئولیت پرداخت هزینه‌های اقامت (مثل هتل) بر عهده شرکت‌های هواپیمایی است، شرکت‌هایی که به گفته آن‌ها در طول جنگ درآمد قابل توجهی کسب کرده‌اند.

تأمین مالی غرامت از طریق وام از اداره فرودگاه‌ها—که خود با زیان‌های شدید مواجه است—راه‌حلی عملی به نظر نمی‌رسد. رئیس اتحادیه کارکنان اداره فرودگاه‌ها، پینحاس عیدان، نیز با این طرح مخالفت کرده است. سال ۲۰۲۴ یکی از سخت‌ترین سال‌ها در تاریخ اداره فرودگاه‌ها بود. به دلیل جنگ و توقف فعالیت بسیاری از شرکت‌ها، تردد مسافران به شکل چشمگیری کاهش یافت که منجر به زیان‌های مالی سنگین شد. کاهش فعالیت‌ها درآمد حاصل از منابع مختلف را تحت تأثیر قرار داده است از جمله منابع مالی شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌های دیوتی‌فری و سایر عوامل مرتبط با صنعت هوانوردی. بر اساس داده‌های اداره فرودگاه‌ها، درآمد این نهاد در سه ماهه اول سال ۲۰۲۴ حدود ۳۵ درصد کاهش یافته است که معادل زیان خالص ۷٫۷ میلیون دلار است و با این اوصاف صدی به نود از اداره فرودگاه‌ها نیز بخاری بلند نخواهد شد. مضاف بر تمام این موارد، در مورد میزان دقیق غرامت به مسافران نیز توافقی وجود ندارد. منابعی در صنعت هوانوردی می‌گویند هیچ‌گفت‌وگویی عمیق و فنی در این زمینه انجام نشده و تنها پیشنهادهایی کلی از سوی وزارت حمل‌ونقل مطرح شده است. در عمل، تا زمانی که وزارت دارایی با تأمین مالی کامل موافقت نکند، اجرای این طرح بسیار بعید به نظر می‌رسد و باید دید که بالاخره توپ سرگردان غرامت این مسافران در زمین کدام نهاد بخت برگشته‌ای خواهد نشست!