

در روزهای پس از بروز یک حادثه، کودکان به حمایت و مراقبت بیشتری نیاز دارند. ممکن است خیلی بترسند و فشار زیادی به آنها وارد شده باشد.

ثبت‌نام‌بیش از ۱.۵میلیون کلاس‌اولی در مدارس

معاون آموزش ابتدایی وزیر آموزش‌وپرورش می‌گوید پیش‌بینی‌اش این است که جمعیت کلاس اول نسبت به جمعیت کل ابتدایی تا ۱.۹۸ صدم‌درصد رشد داشته باشد. تاکنون بیش از ۱.۵ میلیون کلاس اولی ثبت‌نام کرده‌اند.

به گزارش «ایسنا»، رضوان حکیم‌زاده با اشاره به آمار ثبت‌نام کلاس اولی‌ها گفت: «تاکنون بیش از ۱.۵ میلیون کلاس اولی ثبت‌نام کرده‌اند؛ با پایان یافتن ساماندهی مدارس و ثبت‌نام‌ها در اول مهر، آمار دقیق کلاس‌ها و تعداد مدارس را به تفکیک دوره‌ها اعلام می‌کنیم.»

۱۵,۴درصد کل آلودگی‌ها؛ ترابری نفتکش‌ها و ۴,۴درصد مربوط به بهره‌برداری دریایی است، تخمین‌ها راجع به منطقه خلیج فارس نشان می‌دهد که ۵۷,۱درصد آلودگی نفتی مربوط به حمل‌ونقل نفتکش‌ها و ۲۲,۴درصد مربوط به بهره‌برداری در دریاست.»

هیچ کس حق ندارد دریا را آلوده کند

«سالانه حدود ۵۰هزار کشتی از تنگه هرمز تردد می‌کند؛ ممکن است این کشتی‌ها بروند و برگردند، یعنی شمارشان به ۲۰هزار برسد و رفت و برگشت کشتی‌های بزرگ و کوچک این عدد را بسازد. این رقم ۱۵-۱۰درصد تلورانس دارد.» این آماری است که علیرضا خجسته، مدیرکل اداره حفاظت و ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کند. او در گفت‌وگو با «شهروند» از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای پیشگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتیرانی می‌گوید: «ما کشتی‌ها را در بنادر بازرسی می‌کنیم و امکاناتی هم در بنادر ایجاد کرده‌ایم تا اگر کشتی خواست مواد زائد نفتی‌اش وزباله‌اش را تحویل دهد، از آن تحویل بگیریم. اینها کارهایی است که در بنادرمان انجام می‌دهیم و کشتی‌ها در بخش

بازرسی هم کنترل می‌شوند،

تا شرایط استاندارد برای کشتی—حتی به لحاظ مصرف سوخت—به‌خصوص در بخش کشتی‌هایی که وارد می‌شود، کنترل شود.» علاوه بر این برای پاکسازی دریا از آلودگی هم امکاناتی در اختیار سازمان بنادر است: «تلاش می‌کنیم تا جایی که ممکن است آلودگی را مهار و جمع‌آوری کنیم. اگر منبع آلودگی هم مشخص باشد، به‌دادگاه معرفی‌اش می‌کنیم.» به گفته خجسته در مواقع غرق شدن کشتی، کشتیرانی طرح دادخواست

می‌دهد و محیط‌زیست تعیین خسارت می‌کند. «بر اساس قانون کشتی‌ای که بارش آلاینده باشد، باید بیاید کنترل خسارت انجام دهد و کشتی‌اش را شناور کند و اگر ضایعاتی داشت، ضایعاتش را جمع کند. در وهله اول مسئولیت با مالک کشتی است. سازمان بنادر هم نظارت می‌کند. اما این‌طور نیست که هر کشتی‌ای که غرق شد، ما بلافاصله خودمان وارد بشویم. دستورالعمل این است که اول مالک کشتنی، بعد بیمه‌اش بیاید و آنها خودشان از شرکت‌های مجاز نفر تعیین کنند تا بیایند کار کنترل خسارت و جمع‌آوری آلودگی و نهایتاً شناورسازی کشتی را انجام دهند. درباره ایجاد آلودگی هم هیچ کشتی‌ای—چه خارجی و چه ایرانی—اجازه آلودگی دریا با مواد نفتی و زباله ندارد. هر کجا که اتفاق بیفتد باید پاسخگو باشد؛ چه عمد و چه غیرعمد. هیچ کس حقوق بیشتری ندارد، حتی برای شناورهای صیادی هم اجازه تخلیه مواد و زباله به‌دریاندارد.»



رفت‌وآمد می‌کردند یا نیروهای فرانسوی در جریان عملیات موسوم به طوفان صحرا با بیش از ۱۰۰ کشتی، ۱۳۰۰ تن مهمات، ۱۰هزار مترمکعب سوخت، سه‌هزار تن قطعات یدکی و ۵۵۰هزار جیره جنگی را از تونل به منطقه حمل کر دند.

جنگ سال‌هاست تمام شده اما رفت‌وآمد کشتی‌های نظامی در خلیج فارس پابرجاست. حضور ناوها و زیردریایی‌های آمریکایی، علاوه بر تهدید علیه امنیت منطقه، در نبود رژیم زیست‌محیطی مشخص در خلیج فارس، این اکوسیستم را تهدید می‌کند. از طرف دیگر با این‌که آمار مستندی در این‌باره یافت نمی‌شود اما بعضی گزارش‌ها حکایت از آن دارد که در سال ۱۳۸۷، تعداد ۱۲ حادثه نفتی در خلیج فارس به‌وقوع پیوسته‌است. در تیرماه ۱۳۷۲ یکی از کانتینرهای حاوی موادشیمیایی کشتی ساخاروف به‌مقصد قبرستان منفجر شد. در شهریور ۱۳۸۴ یک زیردریایی اتمی آمریکا به نام فیلا دل‌فیا با کشتی باری تر کیه برخورد کرد. در دی ۱۳۸۵ زیردریایی اتمی نیوپورت در حالی که در منطقه گشت می‌زد، درست در نزدیکی تنگه هرمز با یک نفتکش بزرگ ژاپنی برخورد کرد و ممکن بود یک فاجعه زیست‌محیطی به‌باریاورد.

سکوی نفتی هرقان سر / عکس: مهتاب‌جودکی / شهروند

گزارش «شهروند» درباره همه خطرهایی که محیط‌زیست بزرگ‌ترین میدان نفتی جهان را تهدید می‌کند

زندگی شکننده خلیج فارس

◀ رنجبر، استاد زیست‌شناسی – بیوسیستماتیک جانوری: موضوع اصلی که خلیج فارس را بشدت تحت تاثیر قرار داده، گرمایش جهانی و تغییرات آب‌وهوایی زمین است. آب خلیج فارس گرم شده و مرجان‌ها به سرعت در حال از بین رفتن‌اند

◀ خجسته، مدیرکل اداره حفاظت و ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی: تلاش می‌کنیم تا جایی که ممکن است آلودگی را مهار و جمع‌آوری کنیم. اگر منبع آلودگی هم مشخص باشد، به دادگاه معرفی‌اش می‌کنیم

ایجاد تغییراتی در سواحل هستند که ضمن بروز مشکلات حقوقی در آینده، آلودگی‌های بیشتری را به وجود خواهند آورد. گسترش پدیده شهرنشینی و افزایش جمعیت نیز باعث می‌شود خلیج فارس دچار مسائل زیست‌محیطی بیشتری شود.»

به علاوه در مقاله محیط‌زیست خلیج فارس و حفاظت از آن منتشرشده در شماره اول فصلنامه علمی– پژوهشی جغرافیای انسانی به آمار وزارت راه و ترابری در سال ۱۳۶۹ درباره آلودگی‌های نفتی در خلیج فارس این‌طور اشاره شده است: «در حالی که آمار آلودگی جهان نشان می‌دهد

شناورها و تخلیه مواد آلاینده آنها به دریا؛ اینها بخشی از عواملی است که خلیج فارس را به یکی از آلوده‌ترین مناطق دریایی از نظر زیست‌محیطی تبدیل کرده. چنان آلوده که می‌توان گفت کمتر منطقه‌ای در جهان با چنین ابعادی از مخاطرات محیط‌زیستی روبه‌رو است. در مقاله‌ای با عنوان «محیط‌زیست خلیج فارس و حفاظت از آن» که در فصلنامه علمی–پژوهشی جغرافیای انسانی در سال ۸۹ منتشر شده، گفته شده که این عوامل باعث شده در اندک زمانی اکوسیستم بی‌نظیر خلیج فارس تا ۴۷ برابر حد طبیعی آلودگی، آلوده شود و آیزیان و موجودات با خطر نابودی مواجه‌شوند.

در مقاله پژوهشی دیگری که در فصلنامه پژوهشی اطلاعات جغرافیایی سپهر، در زمستان ۸۷ چاپ شده، آمده است: «بیش از ۶۵درصد نفت و بیش از ۲۸درصد گاز دنیا از این منطقه ژئوپلیتیکی است. در حال حاضر بیش از ۲۸درصد نفت دنیا از این منطقه تامین می‌شود. با توجه به اتمام نفت در مناطق دیگر دنیا اهمیت نفت خلیج فارس و سهم آن در تولید نفت آینده جهان بیشتر خواهد شد. بیش از ۸۰درصد نفت تولیدی منطقه خلیج فارس توسط نفتکش‌های غول‌پیکر و از طریق این گستره آبی حمل می‌شود. محیط‌زیست خلیج فارس تحت‌تاثیر این وضع در حال تخریب‌شدن است.»

در این پژوهش به وجود مسائل دیگری مثل تغییر فیزیک ساحل، رهاکردن فاضلاب‌های شهری و صنعتی و برداشت شش هم اشاره شده که تخریب محیط‌زیست این دریا را تشدید می‌کند. «کشورهای سواحل جنوبی بدون توجه به شرایط طبیعی ویژه خلیج فارس در حال

مهتاب جودکی | نفتکش‌ها نمی‌بینند که خلیج فارس زنده است. آنها نمی‌دانند که در عمق دریایی که بزرگ‌ترین میدان نفتی جهان است و دومین ذخیر گاه‌گاز طبیعی دنیا، زندگی است. یک زندگی «بسیار شکننده»؛ کارشناسان محیط‌زیست، اکوسیستم خلیج فارس را با این ترکیب وصف می‌کنند.

پهنه آبی بزرگ، اتوبان کشتی‌های بزرگ و کوچک است؛ سالانه ۴۰هزار تانکر نفتی از آن می‌گذرد. ۸۰۰ سکوی نفت و گاز و بیش‌تر از ۲۵ترمینال حمل‌رآوردده‌های نفتی در خود دارد و علاوه بر این خاطره جنگ را. این یکی از خاطره‌هاست: ۳۷سال پیش، در حمله به چاه‌های نوروز، ۱۴ چاه و ۸سکوی اکتشافی و تولیدی آسیب دیدند و حدود ۱۰۰۰میلیون بشکه نفت به دریا ریخت، جانوران کمیاب و آسیب‌پذیری مثل گاو و لاک‌پشت دریایی به تعداد زیاد از بین رفتند و در کنارش گیاهان و جزایر مرجانی بسیار. دور از آن‌چه جنگ خلیج فارس بر سر این آبراه آورده، دریای جنوبی ایران، که پهنه‌ای نیمه‌یسته است و ۸کشور بر کرانه‌های آن قرار گرفته‌اند، متأثر از عوامل طبیعی و بیشتر عوامل انسانی آلوده شده؛ فاضلاب‌های صنعتی، کشاورزی و خانگی یک طرف، درگیری‌های منطقه‌ای و غرق‌شدن نفتکش‌ها یک طرف دیگر. همه اینها را بگذاریم کنار گرمایش جهانی؛ زندگی خلیج فارس که مدام از «اکوسیستم منحصر به‌فرد» آن یاد می‌شود، در خطر است.

از احوال خلیج فارس چه خبر؟

استخراج منابع نفتی و نشت نفت، تولید مواد پتروشیمی، صنعتی شدن کشور های حاشیه، تردد ز در دریایه ها و انواع

در طول چهار دهه، خلیج فارس حوادث مختلفی را از سر گذرانده: جنگ ایران و عراق، اشغال کویت، اخراج عراق از کویت و اشغال عراق از سوی آمریکا.

بر اساس پژوهش «تهدیدات زیست‌محیطی و امنیت خلیج فارس» که در شماره دوم فصلنامه مطالعات خاورمیانه در سال ۸۸ منتشر شده، در زمان جنگ هشت‌ساله ایران و عراق در فاصله سال‌های ۵۹ تا ۶۷، و کشیده شدن دامنه نبرد به آب‌های خلیج فارس، نیروهای عراقی در کمتر از سه‌سال (۳۴۱ فروند کشتی نظامی و غیرنظامی را مورد هدف قرار دادند که طبق برخی بر آورد‌ها معادل ۲ تا ۴میلیون بشکه نفت به دریا ریخته شد و تعداد زیادی از این کشتی‌ها در دریا غرق شدند. تخمین زده شده که میزان گاز کرینیک نشر یافته در این مدت حدود ۳۰۰میلیون تن بوده که برابر با یک‌ونیم در صد کل تخلیه سالانه این گاز در جهان به علت استفاده از سوخت‌های فسیلی است.

به علاوه اگر آلودگی‌های منطقه در زمان حمله عراق به کویت و تهاجم نیروهای آمریکایی به عراق در فروردین ۱۳۸۲افزوده شود، عمق آسیب‌های وارده بر خلیج فارس روشن می‌شود. بر این اساس فقط در زمان حمله عراق به کویت در