خبر

خیابان‌های اطراف مجلس به پیاده‌راه تبدیل می‌شوند

● شورای عالی شهرسازی و معماری محدوده‌های جدید مجلس شورای اسلامی را تعیین و خیابان‌های اطراف آن را به‌عنوان پیاده‌راه مشخص کرد.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، دومین جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال جاری، روز دوشنبه ۲۲ اردیبهشت با حضور محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی و اعضای این شورا برگزار شد و «طرح محدوده مجلس شورای اسلامی» با تأیید اعضای شورا به تصویب رسید.

کاهش محدوده خانه ملت با توجه به مسائل امنیتی از سوی شورای امنیت کشور (شاک)، ملاحظات شهرداری منطقه ۱۲، دغدغه‌های میراثی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، تعیین تکلیف حقوق شهروندی از جانب معاونت معماری و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی و همکاری مؤثر مجلس شورای اسلامی تعریف و تأیید شد.

ادامه از صفحه اول

با پدیده غضنفریسم چه کنیم؟

عقل سلیم حکم می‌کند که در این محدوده‌ها ساخت‌وسازهای جدید رخ ندهد و آنها که در این محدوده‌ها هستند، به‌تدریج به نقاط کم‌خطرتری کوچ کنند؛ اما شهرداران تهران که همه تحصیل‌کرده و دکتر و مهندس بودند، نقش غضنفری به خود گرفتند و مجوز ساخت مجموعه‌های تا ۳۰ طبقه را آن‌هم در کوچه‌ها و خیابان‌هایی که قبلا کوچه‌باغ بوده‌اند، صادر کردند و اختراع‌های جدیدی هم به آن افزودند مثل تراکم سیار! حالا هم، همه می‌گویند اگر زلزله شش یا هفت ریشتری بیاید، اصلا امکان کمک به این برج‌ها و ساکنان آنها وجود ندارد و حتی اگر خیابان‌های آن پاکیزه باشد و سنگ و آجر و تراکم آدم و اتومبیل در آن نباشد و لوله‌های گاز نشکند و آب لوله‌ها فوران نکند و برق‌ها قطع نشود، اصلا نردبان آتش‌نشانی به آن بلندی برای نجات مردم وجود ندارد!

غضنفریسم دیگری در مقابل معاهده برجام شکل گرفت. درحالی‌که قطع‌نامه شورای امنیت علیه ایران صادر شده بود و شرایط سختی را به‌لحاظ تحریم بین‌المللی تجربه می‌کردیم دیپلماسی کارآمد و تلاشگر کشورمان موفق به امضای برجام با شش کشور جهان شد و همه قطع‌نامه‌های علیه کشورمان ملغی و تحریم‌ها از لحاظ مقرراتی برداشته شد و دیدیم که بلافاصله گشایش‌هایی در امور اقتصادی و بین‌المللی کشورمان ایجاد شد؛ اما از همان لحظه اول غضنفریسم به کار افتاد و برای مخدوش‌کردن دولت و دیپلماسی ایران و رئیس سازمان انرژی اتمی، معاهده‌ای که آمریکا و اسرائیل آن را بدترین معاهده بر ضد غرب و صهیونیسم نامیدند، خیانت تلقی شد و از هیچ حمله‌ای به آن خودداری نکردند و تنها پس از آنکه آمریکا از آن خارج شد، نفس راحتی کشیدند و اکنون هم مشکلات را بر گردن برجام می‌اندازند و نه بر گردن آمریکا و خارج‌شدن از برجام.

پذیرش قطع‌نامه ۵۹۸ از سوی امام راحل نمونه دیگری است که غضنفریسم سال‌هاست علیه آن و عوامل آن دست به کار شده است. غضنفرها مرحوم هاشمی‌رفسنجانی را عامل سوءاستفاده از نامه سردار محسن رضایی می‌دانند و می‌گویند امام فریب هاشمی‌رفسنجانی را خورده است. اولا نمی‌گویند اگر قطع‌نامه پذیرفته نمی‌شد چه می‌شد؟ ثانیا به روی خود نمی‌آورند که پذیرش قطع‌نامه موجب تحریک صدام به حمله به کویت و در نهایت سرنگونی او و ایجاد حکومت شیعی در عراق شد و به دلاوران ما اجازه داد توطئه ایجاد داعش در عراق را سرکوب کنند. فقط برای این است که مرحوم هاشمی‌رفسنجانی را ملکوک کنند. شخصیت همه تصمیم‌گیرندگان و از جمله حضرت امام را زیر سؤال می‌برند و تصمیم مجتهد اعلم و رهبر انقلاب اسلامی و بنیان‌گذار جمهوری اسلامی را تصمیمی حاصل فریب می‌شمارند که البته بسیار به دور از شخصیت اجتهادی ایشان است. نیک اگر بنگریم در این ۴۰ سال در کنار آن‌همه رهبری‌ها، مجاهدت‌ها، فداکاری‌ها و تلاش‌های انجام‌شده، نمونه‌های بارز غضنفریسم چه از سوی دست‌اندرکاران سه قوه و چه از سوی افراد دیگر دیده می‌شود و آخرین آن همین زیباسازی پول است که صد البته در صورت تصویب نهایی، اجرای آن به دولت آینده و مجلس آینده محول می‌شود. آیا ایجاد این ناهماهنگی و نابسامانی در زندگی روزمره همه مردمان کشورمان برای اخلال در دولت آینده و مجلس آینده نیست؟ و البته برعکس این بهانه را به دست مجلس و دولت آینده می‌دهد که بگویند مشکلات و بحران‌های موجود ریشه در دولت گذشته و مجلس گذشته داشته است.

نمونه‌های غضنفریسم در کشورمان بسیار است که شرح آن کتابی مفصل خواهد شد. گذشته باید چراغ آینده باشد و اینکه چگونه می‌توان با این پدیده شوم مازوخیستی یعنی غضنفریسم مبارزه کرد.

کمیسیون اصل ۹۰ از پیش‌فروش بیش از حد مجاز خودرو گزارش داد

قرائت گزارش تحقیق‌وتفحص خودروسازان در صحن مجلس

لیلا مرگن: بر اساس گزارشی که روز گذشته کمیسیون اصل ۹۰ در صحن علنی مجلس ارائه کرد، دو شرکت خودروسازی، در سال ۹۵ تا ۹۷، بیش از حد مجوزهای صادرشده، خودرو پیش‌فروش کرده‌اند. محمدرضا نجفی، عضو هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودروسازی، با تأیید این بخش از گزارش کمیسیون اصل ۹۰، از ارائه گزارش این هیئت در جلسه امروز مجلس یا حداکثر هفته آینده خبر می‌دهد. آن‌طور که فربد زاوه، کارشناس خودرو، به «شرق» می‌گوید: خودروسازان ایرانی گرفتار یک بازی پانزی پیشرفته شده‌اند که سود امروز مشتریانشان ناشی از زیان فردای خریداران بعدی است. علی شکوهی، دیگر کارشناس خودرو نیز هزینه‌های بالای تأمین پول در ایران را انگیزه‌ای برای خودروسازان معرفی می‌کند که با پیش‌فروش خودرو و سپردن تعهد، به صورت ارزان‌تر برای شرکت‌هایشان منابع مالی تأمین کنند.مدت‌هاست مجلس درگیر بحث تحقیق‌وتفحص از صنعت خودروسازی است، اما هنوز گزارش نهایی آن اعلام نشده. حالا در آستانه قرائت گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در صحن علنی مجلس شورای اسلامی، محمد نجفی، عضو هیئت تحقیق‌وتفحص هم وعده می‌دهد که امروز یا هفته آینده گزارش هیئت تحقیق‌وتفحص در صحن علنی مجلس خوانده شود تا بدانیم چرا دو خودروساز بزرگ ایران، به این حال‌وروز افتاده‌اند. دیروز بهرام پارسایی، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، اعلام کرد شرکت‌های خودروساز در پیش‌فروش خودرو به مجوز قانونی توجه نکرده‌اند.بر اساس گزارش آنا، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در قرائت گزارش روز گذشته در صحن علنی مجلس، از بیشتربودن تعداد خودروهای پیش‌فروش‌شده در خودروسازی‌ها در سال‌های ۹۵ تا ۹۷ خبر داده است. به گفته او، یک شرکت خودروسازی مجوز پیش‌فروش ۱۸۸ هزار دستگاه خودرو را داشته، اما یک‌میلیون‌و ۱۸۸ هزار دستگاه پیش‌فروش کرده است و شرکت خودروسازی دیگر نیز مجوز پیش‌فروش ۱۶۳هزارو ۸۳۰ دستگاه خودرو را داشته، اما بالغ بر یک‌میلیون‌و ۱۳۲ هزار خودرو پیش‌فروش کرده است. پارسایی ادامه می‌دهد: همچنین ضوابط ثبت‌نام در پیش‌فروش خودروها رعایت نشده است و در برخی موارد، ۶۰ تا ۸۰ درصد خریداران خودروها از کاربران نمایندگی‌های فروش خودروسازی‌ها بوده‌اند. گاه ۱۸ خودرو در نمایندگی با یک آی‌پی ثبت‌نام شده است. طبق گزارش پیش‌فروش‌ها در شش‌ماهه دوم سال ۹۷ بدون اعمال محدودیت کدملی بوده که موجب شده برخی مشتریان بالغ بر ۲۰۰ دستگاه خودرو با زمان‌بندی تحویل در شهریور تا اسفند ۹۸ ثبت‌نام کنند.

ارائه گزارش تحقیق‌وتفحص به‌زودی

از آنجایی که اعضای کمیسیون صنایع مجلس از مدت‌ها پیش گروهی برای تحقیق و بررسی صنعت خودرو تشکیل داده بودند، سراغ محمدرضا نجفی، عضو هیئت تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو، رفتیم تا ببینیم آیا نتیجه تحقیق‌وتفحص آنها با آنچه از سوی کمیسیون اصل ۹۰ قرائت شد، همخوانی دارد یا نه. نجفی به «شرق» می‌گوید: گزارش تحقیق‌وتفحص با یک جامعیت و شمولیت نسبت به همه مؤلفه‌ها و عوامل اصلی اثرگذار بر صنعت خودروی کشور، برای شناخت وضع موجود، شناسایی آسیب‌ها و عوارض و همچنین ارائه یک طرح تحول در صنعت خودروی کشور بوده است.او ادامه می‌دهد: یعنی ما در گزارش خود، هم به شکل جامع آسیب‌شناسی انجام داده‌ایم و هم چارچوب‌های بنیادی تحول در صنعت

خودروی کشور را ارائه کرده‌ایم که بناست فردا در صحن مجلس قرائت شود. منتها مجلس است؛ اگر به هر دلیلی این طرح قرائت نشد، ارائه آن به هفته آینده موکول می‌شود.نجفی درباره تأثیر رعایت‌نشدن ضوابط پیش‌فروش بر صنعت خودرو بیان می‌کند: مسئله صنعت خودرو، نابسامانی‌ها و آشفتگی‌هایی که در این صنعت بزرگ و بااهمیت وجود دارد، متأثر از یک متغیر به تنهایی نیست. متغیرهای فراوانی در محیط و محاط این صنعت وجود دارد که برآیند و خروجی آن، منجر به بروز این آشفتگی و نابسامانی می‌شود.او اضافه می‌کند: این فرایند حقوق حقه اجزای متکثر و متنوع این صنعت را مخدوش کرده است و عموم ذی‌نفعان صنعت احساس خسارت می‌کنند. این مسئله متأثر از متغیرهای فراوانی است. در واقع یک عامل نبوده است که این وضع آشفته را ایجاد کرده است. بااین‌حال، یکی از عوامل هم این بوده که پیش‌فروش‌ها بر اساس چارچوب مشخصی در اغلب اوقات اتفاق نمی‌افتاده است، اما این یک متغیر در کنار متغیرهای بسیار مهم دیگری است که چه‌بسا این متغیر هم از متغیرهای اصلی نشئت بگیرد.

دولت عامل حراج سرمایه‌های مردم

فربد زاوه، کارشناس خودرو نیز در گفت‌وگو با «شرق» درباره گزارش کمیسیون اصل ۹۰ عنوان می‌کند: این حرف درست است. پیش‌فروش بیش از حد خودرو به دلیل اصرار دولت بود و به خودروساز ربطی ندارد. او ادامه می‌دهد: چندی پیش علی ربیعی اعلام کرد که یکه‌زارع، مدیرعامل وقت را به دلیل اینکه حاضر نشد این دستور خطرناک را ادامه دهد، اخراج کرده است.زاوه تأکید می‌کند: این رفتار، بازی بسیار خطرناکی است. دو سال است که دائما هشدار می‌دهم که این بازی انتهایی دارد و زمانی که به انتها می‌رسد، مشخص نیست. او درباره تأثیر این رفتار می‌گوید: اولین تأثیرش این است که شرکت‌های خودروسازی را وارد بازی پانزی کرده؛ یعنی سودی که مشتری امروز می‌گیرد ناشی از زیان مشتری فردا است؛ یعنی چون سرمایه این شرکت‌ها تمام شده، سرمایه‌های مردم را حراج می‌زند. اگر همین الان هم جلوی پیش‌فروش شرکت‌های خودروسازی را بگیرند، دیگر نمی‌توانند خودرو تحویل کسی بدهند و مجبورند روند تولید را متوقف کنند.

این کارشناس خودرو یادآور می‌شود: آنچه در ایران اتفاق افتاده، یک پانزی پیشرفته است و خود پانزی هم تا این حد به ذهنش نمی‌رسید. ما سرمایه‌های ثبت‌نام‌کنندگان را برای تحویل خودروهای آتی به‌شدت به خطر می‌اندازیم و این خطر وجود دارد که با این رفتار، سرمایه مردم به آتش کشیده شود.

حراج دارایی مردم در قالب زیان

به گفته زاوه، اشکال دوم این است که خودروسازان منویات دولت برای قیمت‌گذاری دستوری را عمدتا از این محل جبران می‌کنند. این سیاست زیان ساختاری شرکت‌های خودروسازی را تشدید می‌کند و چون همراه با تعمیق بدهی‌های جاری این شرکت‌ها به قطعه‌ساز، مردم و شبکه بانکی است، در نهایت هم می‌تواند در اقتصاد کشور عامل ایجاد تورم شود؛ کمااینکه تاکنون هم شده است.او می‌گوید: به‌طور کلی نمی‌توان پذیرفت که شرکت تجاری بیاید و سرمایه مردم را در قالب زیان حراج کند. این شرکت‌ها در سال ۹۷ عملا باید یک میلیون دستگاه خودرو تحویل می‌دادند که از قدرت تحمل شرکت‌ها خارج بود. سال گذشته زمان تحویل به سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ منتقل شده بود که خنده‌دار است؛ تحویل سه سال بعد اصلا معنی نمی‌دهد.به گفته زاوه، یگانه مقصر مشکلات اقتصادی ایران دولت است. هر وقت دولت نمی‌خواهد تقصیر را گردن بگیرد، دنبال یک مقصر مجازی می‌گردد که بگوید تقصیر این بود تا نتوان مقصر را پیدا کرد. دولت برای فرار از پاسخ‌گویی، دست به هر کاری می‌زند.

اقدام دیرهنگام مجلس

علی شکوهی، دیگر کارشناس خودرو نیز در واکنش به گزارش کمیسیون اصل ۹۰ بیان می‌کند: این گزارش خودش جای اشکال است. اینکه شرکت‌ها فراتر از مجوز فروش کرده‌اند، این سؤال را ایجاد می‌کند که چرا سازمان‌های ناظر همان موقع به خودروسازان تذکر نداده‌اند. درحال‌حاضر سازمان‌های بازرسی‌کننده، وزارت صمت و سازمان‌های زیرمجموعه آنها، بیش از خودروسازان مقصر هستند.او می‌گوید: وقتی در سال ۹۶ و ۹۷ پیش‌فروش بیش از حد مجاز بوده، چرا مجلس در همان زمان وارد عمل نشد و اینکه در انتهای کار مجلس این مسائل پا بگیرد، شائبه ایجاد می‌کند.

شکوهی پیش‌فروش بدون ضابطه خودرو را ناشی از ضعف مدیریت می‌داند. او ادامه می‌دهد: در صنعت خودرو، با این چالش روبه‌رو هستیم که افراد بدون تجربه در این صنعت مدیر می‌شوند و شروع به سعی و خطا کرده و در نهایت یک‌سری تصمیمات خلق‌الساعه را اجرا می‌کنند.او یادآور می‌شود: بخش بزرگی از پیش‌فروش شرکت‌ها به نظام واسطه‌گری بازار خودرو بستگی دارد. خیلی از واسطه‌ها میزان پیش‌فروش را مشخص و صف خرید در مردم ایجاد می‌کنند. ستاد تنظیم بازار هر بار که یک بیانیه می‌دهد، میزان خرید خودرو افزایش می‌یابد. در کنار عدم ثبات نرخ ارز و ریسک بالای سرمایه‌گذاری و همچنین ازبین‌رفتن روزانه ارزش پول، شاهد حجم بالای تقاضا در بازار خودرو هستیم. خودروسازان هم بدشان نمی‌آید که پول جمع کنند.این کارشناس خودرو می‌گوید: قطعا پیش‌فروش بیش از حد و سایر عوامل می‌تواند زیان انباشته در صنعت ایجاد کند، اما به واسطه اینکه دریافت پول از بنگاه‌های مالی کار بسیار هزینه‌بری برای مجموعه‌های اقتصادی است، این مجموعه‌ها ناگزیرند هزینه پول بالای ۳۰ درصد را برای تأمین مالی پرداخت کنند. به همین دلیل برای مدیریت وجوه نقدشان ترجیح می‌دهند این کار را از طریق پیش‌فروش خودرو انجام دهند؛ زیرا طبق قرارداد، قیمت نهایی به نرخ روز محاسبه می‌شود و سودی هم که به مشتری پرداخت می‌شود، تا سقف نهایتا ۱۵ درصد است. بنابراین ترجیح می‌دهند از محل پول‌های مردم منابع مالی خود را تأمین کنند تا به سمت لیزینگ‌ها و بنگاه‌های تأمین مالی بروند.

وکیل ۱۰ خانواده معترض خدمه سانچی با تأکید بر قایق سمت راست

لطفا عکس واقعی منتشر کنید

وکیل ۱۰ خانواده معترض خدمه سانچی در واکنش به اظهارات شرکت ملی نفتکش، جوابیه‌ای را به دفتر روزنامه «شرق» ارسال کرد. این پاسخ به‌صورت جداگانه به اظهارات شرکت ملی نفتکش، پاسخ گفته است که متن کامل آن در پی می‌آید:

۱. عدم دریافت اوراق قضائی شکوائیه از دادسرا و دادگاه فدرال: اوایل سال ۹۷، نماینده حقوقی ملی نفتکش برای ادای توضیح به دادسرا فرستاده می‌شود. در سال ۹۸ پدر خانواده خدمه مفقود «پ.ع» شکایت خود را پس گرفته، رضایت ایشان را به دادسرا ارسال می‌کنند. بنابراین شرکت ملی نفتکش کاملا در جریان طرح دعوای خانواده‌ها علیه خود قرار دارند. اینکه طی دو سال گذشته، دادسرای بین‌الملل، برگ اخطاریه برای ملی نفتکش نفرستاده، احتمالا بنا بر صلاحدید مقام قضائی بوده است.در مورخ ۱۶/۱۱/۹۸ ابلاغیه دادگاه فدرال آمریکا به مسئول حقوقی نفتکش ارائه و ایشان بعد از مطالعه ابلاغیه، از گرفتن آن خودداری می‌ورزند. بنابراین اوراق ابلاغیه از طریق مرسوله پستی داخل کشور برای مدیرعامل ملی نفتکش، وزیر سابق و نماینده مجلس ارسال و در تاریخ ۲۸/۱۱/۹۸ هر سه نفر ابلاغیه را وصول می‌کنند. (مدارک تحویل موجود است).

دادگاه فدرال بر اساس روال قانونی عمل کرده، برابر توضیح بالا، مرحله ابلاغ به ملی نفتکش به اتمام رسیده، بنابراین وارد رسیدگی خواهند شد.

۲. عدم آتش‌گرفتن کشتی در لحظات اولیه تصادم: اولاً: در آن زمان وزیر محترم سابق تعاون، کار و رفاه اجتماعی، در برنامه زنده گفت‌وگوی خبری عنوان کرد: «بعد از اینکه کاپیتان کشتی کریستال اقدام به عقب‌کشیدن کریستال می‌کند، در اثر اصطکاک، جرقه به‌وجود آمده و آتش‌سوزی ایجاد می‌شود». یعنی در لحظه برخورد آتش‌سوزی ایجاد نشده است.

ثانیاً: سانحه در ساعت ۲۰ شب مورخ ۱۶ دی‌ماه سال ۱۳۹۶ اتفاق می‌افتد. طبق مدرک تهیه‌شده توسط وکیل خارج از کشور، آقای عبدی‌زاده، کاپیتان کشتی دریم (که در محدوده دریایی چین حضور داشته است) سیزده ساعت پس از حادثه، (در ساعت ۹ صبح روز بعد) با کاپیتان توتونچی مسئول اتاق عملیات شرکت ملی نفتکش در ایران صحبت کرده و می‌گوید کشتی کریستال در ۳۵ مایلی (حدود ۵۶ کیلومتری) سانچی مشاهده شده است.از زمان تصادم در ساعت ۲۰ شب تا تماس عبدی‌زاده در ساعت ۹ صبح روز بعد، ۱۳ ساعت طول کشیده است. طی‌کردن مسافت ۳۵ مایل، (حتی با احتساب دو برابر زمان) حدود شش ساعت وقت می‌برد. اگر دو کشتی هنگام تصادم آتش گرفته و بلافاصله از هم جدا شده‌اند، در مدت هفت ساعت باقی‌مانده دیگر، کشتی کریستال کجا بوده است؟

ما اکنون به دادسرا درخواست احضار کاپیتان عبدی‌زاده برای ادای توضیحات مربوط به این ابهام را داده‌ایم.

۳. درخواست صدور گواهی فوت در همان روز غرق‌شدن کشتی: در همان روز غرق‌شدن کشتی، وزیر سابق کار در نامه‌ای خطاب به رئیس‌جمهور محترم می‌نویسد: «... گازهای سمی متصاعدشده منجر به فوت خدمه در ساعت اولیه حادثه شده، درخواست اقدام برای شهید خدمت نامیده‌شدن می‌باشد». بنابراین برخلاف اظهارات شرکت ملی نفتکش، از همان روز غرق‌شدن کشتی مراحل صدور گواهی فوت شروع شده و بقیه اقدامات، انجام مراحل اداری بعدی بوده است.

آنها در ابتدای پاسخ خود می‌گویند: «به تکلیف قانونی مندرج در ماده ۲۶ عمل نکرده‌اند». در انتهای پاسخ در اظهاراتی متناقض نوشته‌اند: «به تکلیف قانونی ماده ۲۶ قانون ثبت احوال عمل کرده گواهی فوت خدمه را گرفته است». بالاخره ملی نفتکش بر اساس کدام موازین قانونی گواهی فوت خدمه را گرفته است؟!

آقای فرحبد، معاون بازرگانی ملی نفتکش، در مصاحبه مورخ ۱۱/۱۰/۹۸ در زیر تیتر «برخلاف قوانین کشور گواهی فوت گرفتیم» می‌گوید: «بر اساس قوانین کشور پنج سال پس از اعلام مفقودی هر فرد، گواهی صادر می‌شود. این در حالی است که با قوه قضائیه گفت‌وگو کرده، اجازه دریافت گواهی فوت را کسب کردیم». همان‌طور که ملاحظه می‌کنید، مسئولین ملی نفتکش اعتراف می‌کنند، اولاً: خدمه مفقود بوده و فوت نکرده‌اند. ثانیاً: گواهی فوت خدمه برخلاف قوانین کشور صادر شده است. اگر اقدامات مذکور دورزدن قانون محسوب نمی‌شود، چه نامی می‌توان بر آن گذاشت؟

۴. عدم پرداخت حقوق مالی خانواده‌ها: شرکت ملی نفتکش، بهانه صدور گواهی فوت را پرداخت مستمری به خانواده‌ها دانسته ولی برای تحت فشار قراردادن آنها برای انصراف از شکایت، حقوق، مستمری و بیمه برخی را قطع و بقیه را به حداقل رسانده است. اسامی خدمه، فرزندان و افراد تحت تکفل خدمه در شرکت ملی نفتکش موجود است. آیا اگر شرکت ملی نفتکش صداقت دارد، نمی‌تواند مثلا طبق ماده ۸۳ قانون تأمین اجتماعی، سهم ۵۰ درصد مستمری همسران و ۲۵ درصد مستمری فرزندان را که قانون کاملاً مشخص کرده به آنها پرداخت و بقیه حقوق مستمری را تا تعیین تکلیف پرونده سانچی نگه دارد؟

در مردادماه ۹۸ آقای شریعتمداری وزیر محترم تعاون، کار و رفاه اجتماعی، دستور رفع مشکل مالی خانواده‌ها را به مسئولان شرکت ملی نفتکش داده و دادسرا با شرکت ملی نفتکش و دفتر ریاست‌جمهوری مکاتبه کرده است، اما هنوز با وجود گذشت ۹ ماه، هیچ اقدامی برای رفع مشکلات مالی خانواده‌ها صورت نگرفته است.

شرکت ملی نفتکش حتی با خانواده‌هایی هم که رضایت داده‌اند، صداقت نداشته است. مبلغ بیمه فوت خدمه طبق بیمه‌نامه P&I شرکت انگلیسی و نروژی حتی تا سقف یک میلیون دلار قابل وصول است، و شرکت ملی نفتکش باید به هر خانواده رضایت‌داده، حداقل ۲۵۰ هزار دلار پرداخت می‌کرد که آن را به ۱۰۵ الی ۱۲۰ هزار دلار تقلیل داده است.

۵. وضعیت پیکرهای کشف‌شده: در بهمن‌ماه ۹۶، خانواده‌ها با نمایندگان مجلس ملاقات و برای توجیه آنها به طبقه دوم سالن شرکت ملی نفتکش می‌روند. مسئولین فعلی نفتکش، (اعم از مدیرعامل، عضو اصلی هیئت‌مدیره و...) در حالی‌که چندین نفر از خانواده‌هایی که اکنون رضایت داده‌اند هم حضور داشته‌اند، موضوع خفگی و پودرشدن خدمه را به آنها عنوان می‌کنند و این مطلب با شهادت شهود قابل اثبات است. با این حال، شرکت ملی نفتکش به دلیلی نامشخص آن را کتمان می‌کند.

۶. جلسه کارشناسی با خانواده‌ها: در جلسه به اصطلاح کارشناسی مورخ ۹۷/۹/۲۰، اساتید فن، علت مرگ، از خفگی در اثر استنشاق گاز اسید سولفوریک را به استنشاق دود تغییر داده‌اند. آنجا به‌صراحت عنوان شد دود ابتدا به موتورخانه وارد و بعد از ۷۰ ثانیه، آن را پر کرده و سپس وارد طبقات ساختمان کشتی (اکومودیشن) شده ظرف ۲،۵ الی ۳ دقیقه همه خدمه را در ساختمان کشتی خفه کرده است. فیلم این جلسه در اختیار ما قرار داشته و در صورت لزوم ارائه خواهد شد.

در اینجا به یک نمونه از نظرات کارشناسان زبده ملی نفتکش، اشاره می‌شود. آقای پسنده مدیرکل محترم امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و مسئول اصلی تحقیقات سانحه سانچی، خطاب به حضار عنوان کرد: «این جلسه، یک جلسه فنی است. برای اینکه خدمه یک کشتی سانحه‌دیده نجات پیدا کنند، دو راه وجود دارد؛ یا باید بپرند داخل آب یا سوار قایق شوند. خود شما اگر در یک کشتی غول‌آسا باشید که ارتفاع عرشه تا سطح آب بالای ۱۰ متر است، آن هم در شب، ولو اینکه کشتی هم آتش گرفته باشد، انصافا این جرئت را دارید که مثلا ۳۰ خدمه یکی، یکی بپرند داخل آب، آن هم در شب؟».

این استدلال ملی نفتکش، در حالی است که افراد از ساختمان‌های ۴۰طبقه با ارتفاع ۱۲۰ متر از ترس سوختن در آتش، خود را به کف آسفالت خیابان پرت می‌کنند و ایشان می‌گوید خدمه ترسیده‌اند از فاصله ۱۰متری به داخل آب بپرند؟!

در آن سمینار، آقای نوذری مسئول محترم امور بیمه و دعاوی، در حضور افرادی از جمله آقای جمشیدی مدیرکل محترم سابق حراست نفتکش، آقای عبدالهی نماینده خانواده‌ها و اینجانب که به‌عنوان مدعو در آن جلسه حضور داشتم، موضوع پرداخت یک‌ونیم میلیارد تومان به اساتید دانشگاه برای انجام این‌گونه تحقیقات را مطرح کردند.

این پول برای مردم عزیز ایران زیاد بوده و برای شرکت ملی نفتکش مبلغی به حساب نمی‌آید. آقای فرحبد در مصاحبه ۹۸/۹/۲۳ با ایسنا در پاسخ به سؤال خبرنگار مبنی بر اینکه نتیجه ارزیابی انجام غواصی در محل سانحه سانچی چه بود؟ عنوان کرد: برای انجام مراحل عملیاتی مختلف «از جمله ارزیابی اعزام غواص، اعزام ربات و تصویربرداری از کشتی، ۴۰ میلیون یورو هزینه کرده‌اند».

اولا: این مبلغ که معادل ۷۰۰ میلیارد تومان و متعلق به بیت‌المال است، در کجا؟ چگونه؟ و به دستور چه کسی هزینه شده است؟ ثانیا: شما مبلغ گزافی هزینه کرده‌اید تا امکان بیرون‌آوردن اجساد و راضی‌کردن خانواده‌ها را بررسی کنید، اما حاضر نیستید مبلغ یک میلیون دلار غرامت (حق و حقوق) خانواده‌ها یعنی ۱۵ میلیارد تومان را به آنها پرداخت کنید؟ البته شرکت ملی نفتکش هزینه زیادی بابت خارج‌کردن هفت هزار تن سوخت مازوت کشتی سانچی از عمق ۱۱۵متری زیر آب کرده تا آب‌های دریای کشور چین آلوده نشود.

۷. کالبدشکافی پیکر مرحوم آروی: مطابق معمول مسئولین ملی نفتکش خود را به تغافل می‌زنند. منظور اینجانب درخصوص گزارش کالبدشکافی کاملا مشخص است. نتایج کالبدشکافی آن مرحوم، تمام نظریات فرضی کارشناسان شرکت ملی نفتکش را در مورد فوت خدمه در سه دقیقه اول زیر سؤال می‌برد. دو سال است علت مرگ آروی را از همسر ایشان مخفی نگه داشته و حتی در زمان دفن، اجازه دیدن پیکر آن مرحوم را به خانم آروی ندادند. خانم آروی سه ماه است که گزارش کالبدشکافی را به دست آورده و چنانچه اجازه دهند، اینجانب آن را برای اطلاع مردم منتشر خواهم کرد.

۸. دستور کاپیتان برای خروج از کشتی: آقای عبداله عبدالهی، پدر سجاد عبدالهی یکی از خدمه مفقودشده سانچی، صوت ۴۸ ساعت آخر جعبه سیاه کشتی سانچی را که در اختیار ملی نفتکش است، به‌دست آورده‌اند. در صدای پخش‌شده شرکت ملی نفتکش، در انتهای مکالمه، کاپیتان عروجی عنوان می‌دارد: «کجا مانده‌اید؟ لایف‌بوت‌ها را آماده کنید».

اولاً: از نظر حقوقی، مفهوم موافق این جمله نشان می‌دهد که کاپیتان قبل از آن درخواست یا دستوری را صادر کرده و چیزی از خدمه خواسته که اکنون سؤال می‌کند کجا مانده‌اید.

ادامه در صفحه ۵

بازتاب

پاسخ اداره کل فرهنگی و روابط عمومی مجلس به گزارش روزنامه «شرق»

اشتباهات اساسی در محاسبه حقوق مجلسی‌ها

● اولا پرداخت حقوق به نمایندگان مجلس شورای اسلامی بر اساس قانون نظام هماهنگ پرداخت به کارکنان دولت است. ثانیا سرشکن‌کردن هزینه‌های مجلس شورای اسلامی بر تعداد نمایندگان، روش درستی برای محاسبه حقوق ماهانه نمایندگان نیست. ثالثا نمایندگان حداکثر مانند همترازان خود در سایر قوا و دستگاه‌ها حقوق دریافت می‌کنند. رابعا آنچه در گزارش روزنامه «شرق» با عنوان «تصویر فیش حقوقی مجلسی‌ها» آمده، تصویری صحیح و واقعی نیست؛ به‌خصوص که نقل و تخمین اعداد و ارقام به صورت جسته و گریخته صورت گرفته و از صحت و اتقان محاسباتی برخوردار نیست. در پایان یادآوری این نکته ضروری است که به دنبال انتشار فیش‌های حقوقی برخی مدیران دستگاه‌ها در خرداد ۹۵، نمایندگان مجلس دهم در قانون برنامه ششم راه‌اندازی سامانه ثبت حقوق و مزایای مقامات و مدیران کشور را به تصویب رساندند تا با اجرای این حکم قانونی، مردم هر ماه از طریق سامانه اینترنتی از میزان حقوق دریافتی هریک از مدیران کشور مطلع شوند. لذا با ابلاغ قانونی صورت‌گرفته، حقوق و دستمزد تمامی نمایندگان ملت نیز در سامانه مربوط که در سامانه اداری و استخدامی دایر است، بارگذاری می‌شود.

خبر

جزئیات حمله سایبری به بندر شهیدرجایی

● معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به حمله سایبری اخیر به سامانه‌های چند اپراتور بندری، گفت: حمله سایبری اخیر در زمینه نفوذ به سامانه‌های سازمان بنادر ناکام بود و فقط توانست به تعدادی از سامانه‌های اختصاصی عملیاتی بخش خصوصی در بنادر نفوذ کند و آسیب برساند. محمد راستاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با ایلنا با تأکید بر اینکه لایه‌های حفاظتی باید تقویت و به‌روزرسانی شوند، گفت: سازمان بنادر از نظر حفاظت در وضعیت خوبی قرار دارد اما لازم است لایه‌های حفاظتی به طور مستمر تقویت و به‌روزرسانی شوند تا ریسک حمله سایبری به حداقل برسد. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: درباره منشأ بیرونی این حمله سایبری اطلاعاتی ندارم. راستاد همچنین درباره تراکم کشتی‌های حامل کالاهای اساسی در بندر امیرآباد و دلیل عدم توزیع این کشتی‌ها به سایر بنادر شمالی اظهار کرد: در حال حاضر توزیع بار در بنادر شمالی روال خوبی دارد. با وجود اینکه عملکرد تمام بنادر جنوبی منفی است، اما تمام بنادر شمالی عملکرد مثبتی دارند و تنها بنادری که در آمار سال جاری مثبت بوده‌اند، بنادر شمالی کشورمان هستند.

۳۰ درصد جمعیت کشور در بافت‌های فرسوده سکونت دارند

● مدیرکل ارزیابی عملکرد و حقوق شهروندی وزارت راه و شهرسازی گفت: ۳۰ درصد جمعیت کشور در بافت‌های فرسوده مناطق شهری و روستایی ساکن هستند. به گزارش ایرنا، علی‌بخش رستمی افزود: برای تغییر وضعیت این مناطق و بهبود معیشت مردم ساکن، دبیرخانه ستاد بازآفرینی شهری شکل گرفته و بهسازی و نوسازی این بافت‌ها، در حال اجراست.

اولین پرواز خارجی پساکرونا از سر گرفته شد

● هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از آغاز مجدد پروازهای برنامه‌ای تهران - آمستردام در روزهای پنجشنبه هر هفته خبر داد. به گزارش مهر، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) اعلام کرد: با پیگیری‌های این شرکت، موافقت مقامات بهداشتی و صدور مجوز پرواز از سوی هواپیمایی کشوری هلند، «هما» پروازهای برنامه‌ای خود را مجددا به فرودگاه آمستردام برقرار می‌کند. این پروازها با کسب مجوز از وزارت بهداشت و سازمان هواپیمایی کشوری و رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی، روزهای پنجشنبه هر هفته از فرودگاه حضرت امام خمینی (ره) به مقصد فرودگاه آمستردام انجام می‌شود. بر اساس مجوز صادرشده، شهروندان کشور هلند، دارندگان کارت اقامت، ویزای بلندمدت و افرادی که ویزای (MVV) تایپ D دارند، شهروندان اتحادیه اروپا، انگلیس و سوئیس، دیپلمات‌ها، اعضای سازمان‌های بین‌المللی، سازمان‌های بشردوستانه و پرسنل نظامی، دیپلمات‌هایی که از وزارت امور خارجه ایران نامه‌ای مبنی بر آغاز فعالیت در کشور هلند داشته باشند، کادر بهداشت و درمان، پرسنل بخش حمل‌ونقل کالا و کارگران مرزی، افرادی که به دلایل غیرمترقبه خانوادگی نیاز به سفر داشته باشند و بتوانند مستندات دلایل خود را ارائه کنند، افرادی که به دلایل فوریتی یا مسائل بشردوستانه نیاز به سفر داشته باشند و بتوانند مستندات مربوطه را ار