

جهانگیری با اشاره به ماجرای سقوط هواپیمای اوکراینی:

هرکسی در هر مسئله‌ای پنهان کاری کند ضرر کرده است

گروه سیاست: معاون اول رئیس جمهور در همایش ملی گرامیداشت هفته ششوراهای آموزش و پرورش گفت: «دی‌ماه امسال پردلهره، سخت و پر از خبرهای غیرمترقبه و داغ‌های بزرگ بود». اسحاق جهانگیری با اشاره به اعتراف رئیس جمهور آمریکا...

صفحه ۳

یکشنبه ۲۹ دی ۱۳۹۸ • ۲۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۱ • ۱۹ ژانویه ۲۰۲۰



تیتراها

برداشت‌های بدون وثیقه

صفحه ۴

بن‌زاید دیکتاتور جدید خاورمیانه

صفحه ۷

بسی رنج بردیم

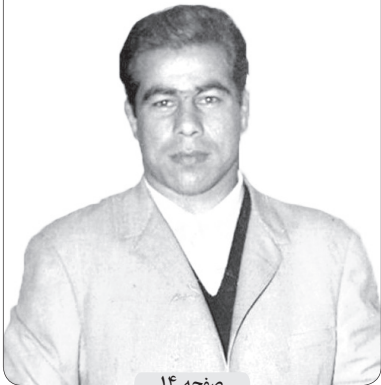
فارسی‌نویسی از ترامپ و پمپئوتا

مایکل مور و برنی سندرز

صفحه ۱۳

با آثار و گفتاری از: جهانگیر کوثری
صادق زیباکلام، امیرحاج رضایی و رسول خادم

تاوان تختی بودن



صفحه ۱۴



روایت سعید حجاریان از شرایط انتخاباتی پیش‌رو

نشر اسادیق!

گروه سیاست: سعید حجاریان در یادداشتی که در وب‌سایت «مشق نو» منتشر شده، ضمن تشریح مفهوم نشر اکاذیب و تشویش اذهان عمومی و گره‌زدن آن با شرایط امروزی، دیدگاه انتخاباتی خود را مطرح کرده است که متن آن را در ادامه می‌خوانید...

صفحه ۲

سال هفدهم • شماره ۳۶۲۷ • ۱۶ صفحه • ۴۰۰۰ تومان

تیتراها

جبهه پایداری لیست جدا می‌دهد

صفحه ۲

روایت زنی که تا یک قدمی خبرگان رفت و برگشت

صفحه ۲

گفت‌وگو با ۳ میهمان نشست گفت‌وگوی تهران

تلاش برای گفت‌وگو در خاورمیانه‌ای جدید

صفحه ۱۵

بزرگداشت بیست‌وپنجمین سالگرد درگذشت

مهندس مهدی بازرگان

سربلند از آزمون قدرت



صفحه ۶

عکس: مهمن محمدزاده، فیران

روحانی به سیل نرسید

خبرنگار «شرق» از سیل بلوچستان گزارش می‌دهد

نیمه تاریک مکران

صفحه‌های ۳ و ۵

بازتاب

کارت هوشمند ملی؛ چون و چرا ممنوع

«شناسایی»، «احراز هویت»، «اعتبارسنجی» و ... که ام‌ری بدیهی و پیش‌پاافتاده در امور ثبت احوال است و به‌جای بازی با کلمات و تکرار عبارات فوق (سه بار در متن تکرار شده است) به اصل ماجرا پرداخته و موارد مطروحه در مقاله را پاسخ گوید. به همین منظور بهتر است در بدو شروع بحث، منصفانه مشخص کنند که اطلاعات مندرج در کارت هوشمند ملی که عملیات «شناسایی»، «احراز هویت»، «اعتبارسنجی» و... را انجام می‌دهد، منشأ آن از کجا آمده است. آیا غیر از این است که این

اطلاعات عینا از پایگاه داده سازمان ثبت احوال کشور به کارت هوشمند منتقل می‌شود و مادر همه اطلاعات جمعیت کشور، پایگاه داده است، اتفاقا تاکید نگارنده و بسیاری از کارشناسان مستقل هم مؤید همین موضوع است که با وجود پایگاه داده جامع اطلاعات و شبکه ارتباطی گسترده اداری که به گزارش جوابیه سازمان ۲۰۰ دستگاه دولتی و ۲۰۰ هزار نقطه به این مرکز متصل هستند و عملیات اداری خود را به‌صورت برخط، امن، مطمئن و با کمترین هزینه انجام می‌دهند، چه نیازی به استخدام چنین تکنولوژی وارداتی بوده است.

۳- بر متن نگارنده اشکال گرفته شده است که چون ایشان فاقد علم و تخصص لازم در زمینه امور فنی کارت هوشمند است، بنابراین «مطلقا» مجاز به اظهارنظر دراین‌باره نیست. هرچند توسل به شیوه‌ای حذفی و دغ‌غ‌کردن اظهارنظر و بیان اندیشه، در هر وضعیتی عملی غیرقانونی و غیراخلاقی است و با حق آزادی بشر ناسازگار است (این موضوع در جای خود نیازمند آکاوی است که چرا چنین بی‌محابا خوی خودرآیی و خودحق‌پنداری بر نظام اداری ما حاکم شده است که مطلقا حق اظهارنظر را برای دیگران سد می‌کنند)، اما به‌منظور مشخص‌شدن واقعیات لازم است بیان شود که برعکس نظر تهیه‌کننده(گان) متن جوابیه ثبت احوال، علم (معرفت) و تکنولوژی دو مقوله متفاوت هستند که می‌توانند با همدیگر تعامل داشته باشند و در نتیجه این تعامل آثار و تبعاتی هم بر یکدیگر به بار آورند. در تعریف علم یا معرفت می‌توان گفت

که عنوانی است برای آن دسته از محصولات ذهن که پاسخ‌گوی نیاز آدمی در شناخت واقعیت است؛ درحالی‌که تکنولوژی نام محصولاتی است که با ناظر به نیازهای غیرمعرفتی آدمی‌اند (مثل وسایل سرگرمی و تفریحات، آسایش، رفاه و...) یا ناظر به تسهیل آبرازی برای تکاپوهای معرفتی است.

ادامه در صفحه ۲



«حمید شجاعی دکترای مدیریت و کارشناس امور ثبت احوال

با توجه به مطلب مندرج در شماره ۳۶۲۲ مورخ ۹۸/۱۰/۲۳ با عنوان «کارت هوشمند ملی ابزار اطمینان‌بخش» که در پاسخ به سرمقاله «کارت هوشمند ملی، شرط‌بندی روی اسب بازنده» به چاپ رسیده است؛ مطالب یادشده علاوه بر بیان‌نگردن واقعیات پروژه کارت هوشمند ملی، موارد ناروایی را به نگارنده نسبت داده است. خواهشمند است موارد زیر برای روشن‌شدن حقیقت ماجرا به نحوه مقتضی منتشر شود.

۱- هر سازمان دولتی که از بودجه عمومی استفاده می‌کند، به‌عنوان وکیل و کارگزار مردم شناخته شده می‌شود و ملزم به رعایت منافع عامه است که اصل محوری نظام شهروندی مبتنی بر روابط دولت – ملت است. براساس اختیارات واگذارشده ملت به دولت، کارگزاران دولتی مکلف‌اند اصول صحیح قانون‌مداری، شفافیت و پاسخ‌گویی به شهروندان را رعایت و بر مدار منافع عمومی حرکت کنند و شهروندان نیز حق دارند از رعایت مصالح و منافع خود توسط کارگزاران مطمئن شوند و با نظارت همگانی از انحرافات احتمالی جلوگیری کنند. در نظام جمهوری اسلامی ایران این‌حقوق در قوانین مادر و قوانین عادی تصریح شده و در منشور حقوق شهروندی که از طرف رئیس‌جمهور محترم در سال ۱۳۹۵ به دستگاه‌های دولتی ابلاغ شده، تاکید مجددی یافته است؛ بنابراین توجه به مصادیق و موارد رعایت حقوق عامه که براساس این منشور شکل گرفته است؛ ازجمله بندهای ث) شامل حق اداره شایسته و حسن تدبیر؛ ح) حق آزادی اندیشه و بیان؛ ج) حق دسترسی به اطلاعات، برخی از مواردی است که می‌تواند در بحث حاضر راهگشا باشد، زیرا معتقدم ابلاغ این منشور نمی‌تواند به‌عنوان زینت‌بخش نظام اداری تلقی شود و در قفسه‌های اداری به طاق نسیان سپرده شود، بلکه کارگزاران دولتی مکلف‌اند حقوق عامه را نصب‌العین خود قرار دهند و مراقبت لازم را داشته باشند.

۲- بر همین اساس انتظار می‌رود سازمان ثبت احوال به‌جای نسبت‌دادن مواردی نظیر آشنایی نداشتن نگارنده با مواردی مانند

خسارت جان‌باختگان سانحه بوبینگ با کیست؟



«وحید قاسمی‌عهد کارشناس حقوقی

تجارت باقی ماندند تا اینکه در سال۱۳۶۴ با تصویب ماده‌واحد قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور، مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، در پروازهای داخلی نیز لازم‌الاجرا دانسته شد. تا اینکه قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ به حیات آن خاتمه داد. مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی لاهه نیز میزان مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در مورد حمل مسافر، محدود به مبلغ ۲۵۰هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر است که براساس کنوانسیون مذکور یک فرانک عبارت است از واحد پولی که ۶۵.۵ میلی‌گرم طلا به عیار نصده‌هزارم داشته باشد.

درباره مسئولیت مدنی برای بار و اثاثیه در پروازهای داخلی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ورشو۱۹۲۹ میلادی و پروتکل اصلاحی لاهه مورخ ۱۹۵۵ میلادی تا میزان ۱۶هزار ۶۰۰ SDR محق به دریافت خسارت مالی خواهد بود. راجع به فوت یا جرح یا هرگونه آسیب به بدن مسافر، متصدی حمل‌ونقل مسئول کلی خساراتی است که در داخل هواپیمایا یا حین عملیات پیساده یا سواره‌شدن رخ داده باشد. با توجه به اینکه حادثه حین پرواز هواپیمای رخ داده است، از این لحاظ پرواز مشمول کنوانسیون می‌شود.

درباره اینکه دولت ایران تنها مسئول خسارت است یا اینکه شرکت‌های بیمه‌ای وجود دارند که مسئولیت متصدی حمل‌ونقل را بیمه کرده باشد، ما با فروضی روبه‌رو هستیم. ظاهرا با توجه به مواد ۱۷ تا ۲۱ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، مبنای مسئولیت متصدی اماره تقصیر است، بنابراین چنانچه خسارتی به مسافر و اموال او وارد شود، متصدی مسئول است مگر اینکه اثبات کند که خود یا عاملان او تمامی تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ کرده‌اند یا آنکه اتخاذ چنین تدبیری برای او و عاملان او مقدر نبوده است. بدیهی است که شلیک موشک جزء مواردی که متصدی مسئول شناخته شود، احصا نخواهد شد. به‌تبع آن، اصولا وقتی متصدی مسئول نیست بیمه اسلامی هستند.

در مقام تئوری، در برخی کشورها پوشش بیمه مسئولیت برای متصدیان حمل‌ونقل هوایی الزامی است، اما در برخی کشورها این امر الزامی نیست. ولی در عمل به نظر نمی‌رسد هیچ شرکت هواپیمایی‌ای را بتوان یافت که حاضر به قبول ریسک عدم پوشش بیمه بدنه یا مسئولیت باشد.

سرمقاله

آینده نفت و اولویت امروز ایران

فسیلی است و در آینده نزدیک با توجه به پیشرفت‌های فناوریانه و زیرساختی که هنوز در جریان‌اند، این فاصله بیشتر نیز خواهد شد. درحال‌حاضر بیش از ۶۰۰ گیگاوات ظرفیت نصب‌شده نیروگاه‌های خورشیدی و همین میزان ظرفیت نصب‌شده نیروگاه‌های بادی (مجموعا هزارو ۲۰۰ گیگاوات) در سرتاسر جهان هست و پیش‌بینی می‌شود ظرفیت این نوع نیروگاه‌ها تا سال ۲۰۵۰ از مرز ۱۴هزار گیگاوات عبور کند. برای درک بهتر این ارقام، می‌توان به کل ظرفیت ۹۰ گیگاواتی نیروگاه‌های ایران که عمدتا هم فسیلی هستند توجه کرد. با توجه به اینکه کاربری‌های غیرسوختی نفت مانند فراورده‌های شیمیایی و پتروشیمیایی نیز بخش کوچکی از سبد تقاضای نفت را تشکیل می‌دهند، بنابراین نمی‌توانند در تغییر روند تقاضا، نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کنند.

مریت اقتصادی و زیست‌محیطی انرژی‌های تجدیدپذیر به حدی است که بسیاری از کشورهای پیشرفته و مطرح در اروپا، آمریکای شمالی، آسیای شرقی و اقیانوسیه، سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۵۰ را به‌عنوان سال‌های عاری از سوخت فسیلی هدف‌گذاری کرده‌اند. این امر نشان‌دهنده عزم جدی آنها برای جایگزینی سوخت‌های فسیلی در آینده نزدیک است. در ضمن از آنجا که این کشورها بر سیاست‌گذاری‌های جامعه بین‌الملل تأثیر بیشتری دارند، باید انتظار داشت که به موازات، مقررات جدید و سخت‌گیرانه‌تر زیست‌محیطی در نهادهای بین‌المللی به تصویب برسد و اجازه استخراج سوخت‌های فسیلی و استفاده از آنها محدود شود. از نظر عرضه، بیشترین تولید روزانه نفت و میعانات به ترتیب در اختیار آمریکا با ۱۲.۵ میلیون بشکه، عربستان سعودی با ۱۲.۵ میلیون بشکه، روسیه با ۱۱.۵ میلیون بشکه، کانادا با ۵.۵ میلیون بشکه و چین با پنج میلیون بشکه است. این پنج کشور در مجموع بیش از نیمی از تولید جهانی را بر عهده دارند و اکنون همگی بیشترین و به‌سابقه‌ترین میزان نفت خود را تولید می‌کنند. با چنین روند پرشتاب و با احتساب درصدی برای انکشافات جدید، ذخایر این کشورها بین دو تا پنج دهه دیگر پاسخ‌گوی تقاضای بازار خواهد بود و از بررسی سیاست‌گذاری‌ها و رفتارهای آنها به نظر نمی‌رسد که پس از این بازه زمانی نیز برنامه‌ای برای بازار انرژی نداشته باشند. به‌ویژه به‌نظر می‌آید این کشورها با هدف بهره‌برداری حداکثری از ذخایر خود، روی هم‌زمانی کاهش عرضه با کاهش تقاضا برنامه‌ریزی جدی کرده‌اند. بسیاری از سایر کشورهای تولیدکننده نفت نیز وضعیت مشابهی دارند. در ایران اما با روند فعلی برداشت نفت خام و میعانات که نرخ آن در چهار دهه گذشته هیچ‌گاه به مرز پنج میلیون بشکه در روز نرسیده است و فعلا نیز افزایش بهتری حداقل تا پنج سال آینده وجود ندارد، نزدیک به یک قرن دیگر زمان لازم است تا همه ذخایر شناخته‌شده تاکنون استخراج شوند.

ادامه در صفحه ۴