

خبر

ارائه خدمات روان شناختی به آسیب دیدگان بندر شهید رجایی

ایلنا به نقل از وبدا: در پی حادثه ناگوار انفجار اخیر در استان هرمزگان، جلسه مدیریت بحران با محوریت بازتوانی روانی و اجتماعی با حضور مدیر کل دفتر سلامت روانی و اجتماعی وزارت بهداشت و همچنین مدیران ارشد نهادهای مرتبط در استانداری هرمزگان برگزار شد. هدف از این نشست، هماهنگی های لازم جهت مداخلات روانی و اجتماعی فوری و برنامه ریزی جامع برای حمایت از آسیب دیدگان، خانواده های آنان، مردم منطقه و امدادگران متأثر از این حادثه با محوریت دانشگاه علوم پزشکی هرمزگان بود.

محمدرضا شالبافان، مدیر کل دفتر سلامت روانی، اجتماعی و اعتیاد وزارت بهداشت هدف اصلی از تشکیل این نشست را ایجاد هماهنگی های یکپارچه و اثربخش در زمینه ارائه مداخلات روانی و اجتماعی لازم به آسیب دیدگان مستقیم و غیرمستقیم حادثه انفجار، عنوان و تصریح کرد: ابعاد مختلف تأثیرات روانی و اجتماعی این رویداد ناگوار بر بازماندگان، خانواده های قربانیان، شاهدان حادثه، مردم منطقه و همچنین امدادگران و نیروهای امدادی حاضر در صحنه، به دقت مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت. او همچنین از برنامه ریزی دقیق و جامع برای ارائه خدمات حمایتی روان شناختی، مشاوره ای و مددکاری به افراد آسیب دیده، خبر داد و تأکید کرد: دسترسی آسان و به موقع به این خدمات، ایجاد فضاهای امن و آرام برای حمایت روانی و ارائه آموزش های لازم به خانواده ها و جامعه محلی برای مواجهه با پیامدهای این بحران، از جمله مهم ترین محورهای مورد بحث و تبادل نظر در این جلسه بود.

کاهش ۱۸ درصدی سرقت در سال گذشته

سردار محمدعلی نوری نژاد، رئیس قراگاه مبارزه با سرقت فرماندهی کل انتظامی کشور با اشاره به کاهش ۱۸ درصدی سرقت گفت: ظرفیت های ملی برای مقابله با جرائم به ویژه سرقت بسیار بالاست. اگر بتوانیم توانمندی فرماندهان، انگیزه نیروها و قابلیت های سازمانی را ارتقا دهیم، بستر ارتکاب سرقت در جامعه از بین خواهد رفت. او با تأکید بر اینکه تأمین امنیت پایدار نیازمند مشارکت مردم است، افزود: بسیاری از سرقت ها به دلیل غفلت صاحبان اموال و رعایت نکردن موارد ایمنی رخ می دهد. نوری نژاد با بیان اینکه باید این باور در جامعه نهادینه شود که مسئول اول حفظ اموال، خود مردم هستند، به نقش نگهبانان محله در پیشگیری از جرائم اشاره کرد و گفت: اکنون ۱۳۰ هزار نگهبان محله در سطح کشور فعال هستند و این ظرفیت می تواند تا ۴۰۰ هزار نفر در کشور افزایش یابد. او با اشاره به نقش مدیریت شهری در پیشگیری از سرقت بیان کرد: شهرداری ها موظف اند در زمان احداث ساختمان ها و شهرک ها، اصول ایمنی و نظارتی را رعایت کنند که نصب دوربین های نظارتی و طراحی فضاهای ایمن، کام مهمی در کاهش جرائم است.

نوری نژاد با بیان اینکه پلیس در مسیر کاهش سرقت آماده همکاری با همه دستگاه هاست، تأکید کرد: کاهش ۱۸ درصدی سرقت در سال گذشته نشان دهنده اثربخشی اقدامات مشترک بوده، اما همچنان باید تلاش ها مضاعف شود تا امنیت در همه سطوح جامعه نهادینه شود.

درباره عوامل وقوع آتش سوزی رخ داده در بندر شهید

رجایی در تاریخ ششم اردیبهشت ۱۴۰۴، دیدگاه ها و گمانه زنی های متعددی از سوی کارشناسان و صاحب نظران مطرح شده و کمیته بررسی علل حادثه بندر شهید رجایی نیز قصور در رعایت اصول ایمنی و پدافند غیرعامل و خلاف اظهاری در اظهار محموله ها را تاکنون محرز دانسته است، اما علاوه بر اهمیت شناسایی علل و عوامل وقوع این حادثه، بررسی جنبه های حقوقی مسئولیت ها در بروز آن به دور از جنجال های رسانه ای و براساس شواهد، مستندات و قوانین موجود امری ضروری است؛ چراکه شناسایی نادرست مسئولان نه تنها فرایندهای موجود را اصلاح نخواهد کرد، بلکه ممکن است زمینه وقوع حوادث مشابه را در آینده فراهم کند.

براساس اخبار و تصاویر منتشرشده، حادثه بندر شهید رجایی به دلیل انفجار مواد شیمیایی ذخیره شده در کانتینر های موجود در این بندر رخ داده است. با این حال، هنوز اطلاعات دقیقی درباره نوع ماده شیمیایی عامل انفجار منتشر نشده است. با توجه به انفجار صورت گرفته، علت آن ماده شیمیایی گروه مایعات یا جامدات قابل اشتعال یا دیگر مواد خطرناکی بوده است که مشمول آیین نامه اجرایی بند (س) ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور مصوب ۲۴ آذر ۱۴۰۰ هیئت وزیران است، بنابراین مهم ترین مستند قانونی برای بررسی ابعاد حقوقی مسئولیت های این حادثه، آیین نامه یادشده است.

همچنین بررسی دیگر اسناد قانونی شامل قانون امور گمرکی، آیین نامه سازمان بنادر و کشتی رانی، آیین نامه ایمنی در بنادر، قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و قانون کار در این بررسی، مورد توجه قرار گرفته است. مطابق بند (س) ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، وزارتخانه های نفت، نیرو، صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و سازمان انرژی اتمی مسئولیت رعایت ایمنی در نگهداری، حمل و مصرف مواد خطرناک در حوزه وظایف دستگاه متبوع خود را بر عهده دارند، بنابراین در قانون مدیریت بحران کشور، مسئولیتی بر عهده وزارت راه و شهرسازی درباره نگهداری مواد خطرناک قرار نگرفته است. با این حال، در آیین نامه اجرایی این بند (آیین نامه رعایت ایمنی در نگهداری، حمل و مصرف مواد خطرناک) که به پیشنهاد مشترک وزارت کشور (سازمان مدیریت بحران کشور) و سازمان حفاظت محیط زیست تهیه شده و در آذرماه ۱۴۰۰ به تصویب هیئت وزیران رسید، در ۱۱ ماده مشخصا از وزارت راه و شهرسازی نام برده شده است. بررسی مسئولیت های تعیین شده در این آیین نامه برای وزارت راه و شهرسازی حاکی از آن است که فارغ از نقش و وظیفه تعریف شده، در سه ماده، این وزارتخانه نقش همکار

(مواد ۱۵ و ۳۹) یا هماهنگ کننده (ماده

۱۲) را دارد. در پنج ماده نقش وزارت راه و شهرسازی محدود به حوزه حمل و نقل مواد خطرناک و نه نگهداری آن (مواد ۱، ۱۹، ۲۱، ۲۳ و ۵۲) است، در یک ماده نقش این وزارتخانه تدوین استانداردهای مورد نیاز بوده (ماده ۱۴) و در ماده ۵ وظیفه «تجهیز همه محیط های در ارتباط با مواد خطرناک تحت نظر خود» برای

وزارت راه و شهرسازی تعریف شده است. این موضوع در بدو امر نشان دهنده این است که اگر نباید نقش و مسئولیت وزارت راه و شهرسازی در آتش سوزی بندر شهید رجایی را نادیده گرفت، اما قاعدتا نباید این وزارتخانه را مسئول و مقصر اصلی این حادثه که ناشی از عوامل و فرایندهای مختلفی است دانست.

براساس ماده ۲ قانون امور گمرکی، گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که بمعنای وزیران اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسئول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و دیگر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور (ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیات های مربوط و الزامات فنی و تسهیل تجارت است. براساس اطلاعیه کمیته بررسی علل انفجار در بندر شهید رجایی، بررسی های اولیه نشان می دهد که قصور در رعایت اصول ایمنی و پدافند غیرعامل محرز شده است. براساس نظام مصون سازی و عملیات پدافند شیمیایی، ساختارهای عملیاتی پدافند شیمیایی کشور در سطوح مختلف در راستای سیاست ها و راهبردهای پدافند غیرعامل کشور با بسیج و سازمان دهی ظرفیت های دستگاه های اجرایی، ساختارهای سازمان نهاد و ظرفیت های کمکی نیروهای مسلح در راستای مصون سازی و مقابله با تهدیدات و مخاطرات شیمیایی و کاهش و مدیریت پیامدهای آن، اقداماتی را در سه وضعیت قبل، حین و بعد از حادثه هدایت، راهبری، پشتیبانی، اجرا و نظارت می کنند.

براساس آنچه کمیته بررسی علل انفجار در بندر شهید رجایی اعلام کرده است، بررسی های اولیه نشان می دهد که خلاف اظهاری در برخی موارد وجود داشته است؛ خلاف اظهاری در باره ماهیت برخی کالاهای خطرناک به صورتی بوده که تحت عنوان «کالای معمولی» وارد و در محوطه انبار دیو شده بودند. براساس ماده ۲۵ آیین نامه ایمنی در بنادر، هرگونه کالای خطرناک باید بر طبق موازین حفاظتی و ایمنی مندرج در دستورالعمل ها و الزامات ملی و بین المللی بسته بندی، علامت گذاری، برچسب زنی شده باشد و براساس این تخلیه، بارگیری، حمل و انبار شود. ماده ۶ آیین نامه اجرایی بند (س) ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور نیز بر این موضوع تأکید کرده است: «درج اطلاعات کلیدی ایمنی، مخاطرات و اقدام اضطراری در مراحل بسته بندی و برچسب گذاری مواد خطرناک روی حامل/ ناوگان/ محصول مطابق ضوابط ملی الزامی است. این اطلاعات شامل برگه اطلاعات ایمنی ماده خطرناک، لوزی خطر، علائم استاندارد خطر، شماره شناسایی ماده، شماره کملر و مانند آن باشد». براساس تبصره ۱ ماده ۸ همین آیین نامه، «تولیدکنندگان و واردکنندگان مواد خطرناک موظف به تهیه برگه اطلاعات ایمنی ماده خطرناک براساس استانداردهای مربوط هستند و لازم است این برگه در فرایند حمل، انبارش، مصرف و فروش مواد خطرناک درج شده باشد».

براساس تبصره های ماده ۱۸ آیین نامه اجرایی بند (س) ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، «همه اطلاعات ایمنی و شرایط حفظ و نگهداری کالاهای خطرناک مرتبط با حمل و نقل، نگهداری، توزیع و مصرف آن، باید در قالب برگه مشخصات ایمنی کالا از ناحیه تولیدکننده یا صاحب کالا، قبل از آغاز حمل از ناحیه فرستنده کالا و قبل یا هم زمان با تحویل کالا به گیرنده کالا در مقصد ارائه شود. در مدت زمان نگهداشت مواد خطرناک در گمرک، مسئولیت تأمین ایمنی بر عهده اداره امور گمرکی ذی ربط است». براساس ماده ۲۱ این آیین نامه نیز «متصدی حمل و نقل موظف است قبل از صدور بارنامه، مجوزهای لازم را از مبادی ذی ربط مواد خطرناک دریافت کند» که سازمان انرژی اتمی ایران مرجع صدور مجوز برای حمل و نقل و عبور مواد خطرناک پرتوزا، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح برای مواد منفجره، وزارت جهاد کشاورزی برای مواد بیولوژیک (زیستی) و سموم شیمیایی حوزه کشاورزی و دام و طیور و نباتات و سموم سنواتی، وزارت راه و شهرسازی برای مواد سوختی و نفتی، سازمان حفاظت محیط زیست برای پسماندهای حاصل از مواد خطرناک و وزارت صنعت، معدن و تجارت برای مواد شیمیایی خطرناک با تأییدیه وزارت اطلاعات هستند. براساس ماده ۱۶ آیین نامه یادشده، «واردات هرگونه مواد خطرناک به کشور باید با اخذ مجوزهای لازم از واحدهای قانونی مربوطه انجام شود». طبق آنچه گمرک جمهوری

اسلامی اعلام کرده است، هر محموله ای که وارد بندر می شود، ابتدا اطلاعات باری آن به بندر داده می شود و پس از آن، بندر محموله را به گمرک اظهار می کند تا تشریفات گمرکی و ترخیص آن آغاز شود، اما محموله وارداتی که روز شنبه (ششم اردیبهشت ۱۴۰۴) در بندر شهید رجایی دچار انفجار و حریق شده،

هیچ گونه شماره کوئاز و اظهارنامه مبنی بر این را که به گمرک اظهار شده باشد، ندارد و این کشتی و محموله آن در اختیار گمرک نبوده است. براساس اعلام گمرک، محل دقیق انفجار در محوطه کانتینری سینا وابسته به بنیاد مستضعفان بوده است.

براساس ماده ۱۸ قانون امور گمرکی، شرکت های حمل و نقل موظف اند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تهیه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند و حتی در صورت خالی بودن وسیله نقلیه، اظهارنامه اجمالی با تصریح بر خالی بودن تسلیم شود. تبصره اول این ماده تأکید دارد که مسئولیت شرکت های حمل و نقل درباره محتویات بسته های اکبند محدود به مندرجات بارنامه ها است.

به عبارت دیگر، اگر یک کانتینر از طرف فرستنده مهروموم شده باشد، شرکت حمل فقط براساس اطلاعات بارنامه مسئولیت دارد، نه محتویات واقعی داخل کانتینر. براساس تبصره دوم این ماده، مقررات این ماده شامل کالاهای ورودی از مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی (مثل بندر شهید رجایی) به قلمرو گمرکی نمی شود. این به این معناست که در مرحله خروج بار از مناطق آزاد و ویژه برای ورود به محدوده گمرکی کشور، اکبند بودن کالا لحاظ نمی شود و اظهارنامه اجمالی کفایت ندارد. چنانچه کالاهایی که آتش گرفته اند، اکبند بوده و از بندر شهید رجایی وارد قلمرو گمرکی شده باشند (تشریفات ورود انجام شده باشد)، نباید به اظهارنامه اجمالی آنها اکتفا می شد و در صورتی که این گونه بوده باشد، نقض مقررات اتفاق افتاده است. براساس ماده ۲۰ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مسئولیت اعمال مقررات مربوط به واردات و واردات با رعایت ماده ماده (۸) این قانون در مبادی ورودی و خروجی برعهده سازمان امور گمرکی است.

براساس ماده ۳ آیین نامه سازمان بنادر و کشتی رانی، اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا در محوطه بنادر و انبار اداری در بنادر کشور بر عهده سازمان بنادر و کشتی رانی (دیرانوردی) است. براساس نظرات برخی کارشناسان، محموله حاوی مواد با قابلیت اشتعال بالا بدون رعایت فاصله و تهویه استاندارد و برخلاف ضوابط ایمنی و استانداردهای ذخیره سازی درباره محموله حاوی مواد قابل اشتعال دیو شده بوده است. آنچه درباره حادثه رخ داده مسلم است، حادثه در محوطه اختصاصی شرکت بندری سینا در محدوده بندر شهید رجایی و نه نزدیکی ساختمان اداری رخ داده است؛ نکته مهم اینجاست که محوطه سینا برای بارهای عادی است و نه بارهای حامل مواد خطرناک.

براساس ماده ۱۰۰ آیین نامه ایمنی در بنادر، مشتقات نفتی و مواد شیمیایی قابل اشتعال و انفجار باید در مکان های خاص و دور از حرارت، جرقه، تابش مستقیم نور خورشید و در محل هایی که احتمال وقوع آتش سوزی ندارد، نگهداری شود و براساس ماده ۱۰۱، انبارکردن و چیدمان مواد قابل اشتعال در مجاورت مواد با قابلیت اشتعال سریع ممنوع است. در ماده ۲۴ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور نیز بر رعایت استانداردها برای نگهداری مواد خطرناک تأکید و گفته شده است که مواد خطرناک صرفا با مجوز دستگاه ذی ربط در انبارها و باراندازهای نگهداری می شود و حریم ایمنی آن با سازه های مجاور بر رعایت استانداردهای ملی و بین المللی صورت می گیرد. همچنین در مکان یابی انبارهای مواد خطرناک باید از چهار جهت دسترسی مناسب برای خودروهای سنگین آتش نشانی و امدادی برای استقرار بهینه در زمان رخداد حوادث و سوانح وجود داشته باشد و امکان سرایت آتش سوزی به املاک مجاور به حداقل میزان ممکن کاهش یابد.

براساس ماده ۴ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، رعایت آرایه سازگاری شیمیایی در همه مراحل تولید، حمل و نقل، نگهداری و انبارداری در زنجیره تأمین مواد خطرناک توسط متصدی کالا و حمل و نقل الزامی است. آرایه یا ماتریس سازگاری شیمیایی مشخص می کند که مواد خطرناک چقدر هنگام تماس با ترکیب یا یکدیگر پایدار و بدون خطر باقی می مانند. این ماتریس به ما کمک می کند تا بفهمیم کدام مواد شیمیایی می توانند بدون مشکل کنار هم قرار گیرند و این اطلاعات در حمل و نقل، تخلیه و ذخیره سازی مواد بسیار مهم است. متصدی کالا صاحبان مشاغل، اصناف و کارگاه های مرتبط با تولید، فروش، واردات و صادرات مواد خطرناک، ملزم به دریافت پروانه تخصصی و فنی از وزارت صنعت، معدن و تجارت، مطابق ماده ۱۳ قانون نظام صنفی کشور (مصوب ۱۳۸۲) هستند و این مواد را تولید، مصرف، توزیع و نگهداری می کنند. براساس تبصره ۱ ماده ۱۹ این آیین نامه نیز وزارت راه و شهرسازی و واحدهای قانونی مرتبط با مواد خطرناک تنها ملزم به نظارت بر حمل و نقل مواد خطرناک از مبدأ مرزهای رسمی کشور هستند و سازمان امور گمرکی موظف است در مرزهایی که مواد خطرناک وارد یا صادر می شود، محل نگهداری مناسب را مطابق با استانداردهای ملی و بین المللی به تشخیص واحد قانونی مربوط تأمین کند. در تبصره ۲ این ماده نیز تصریح شده است که در صورت فقدان یا کمبود تجهیزات پایش و بازرسی مواد خطرناک در مرزبانی یا گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان امور گمرکی موظف است با همکاری دستگاه اجرایی مسئول، نسبت به تهیه و نصب تجهیزات مربوط اقدام کند.

اگرچه براساس ماده ۵ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، دستگاه های موضوع بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور (شامل وزارتخانه های نفت، نیرو، صنعت، معدن و تجارت، جهاد کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و سازمان انرژی اتمی) و وزارت راه و شهرسازی مکلف اند تمامی محیط های در ارتباط با مواد خطرناک تحت نظر خود را متناسب با نوع و میزان ماده خطرناک براساس استانداردهای مرتبط تجهیز کنند و همچنین مسئولیت نظارت و بررسی دوره ای بر تأمین ایمنی و حفاظت مواد خطرناک، استانداردها

بررسی ابعاد حقوقی مسئولیت در حادثه بندر شهید رجایی

و اسناد مورد نیاز ایمنی اماکن، تأسیسات، کارخانه ها، مراکز و نظایر آن که مرتبط با مواد خطرناک است، بر عهده واحد قانونی مربوطه است. براساس تبصره همین ماده، با توجه به استقرار بخش خصوصی در شهرک ها و واحدهای صنعتی، مسئولیت تأمین تجهیزات ایمنی و رفع آلودگی بر عهده بخش خصوصی است و نظارت و بررسی دوره ای تأمین ایمنی و حفاظت مواد خطرناک بر عهده واحد قانونی مرتبط خواهد بود.

کمبود تجهیزات ایمنی، اعلان و اطفای حریق در محل نگهداری مواد خطرناک از دیگر موارد قابل توجه در این حادثه بوده است. براساس ماده ۹۸ آیین نامه ایمنی در بنادر، بنادر باید دارای وسایل و تجهیزات کافی پیشگیری و مبارزه با آتش سوزی باشند. براساس ماده ۱۸ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، مسئولیت تأمین ایمنی مواد خطرناک در مدت حمل با متصدی حمل دارای مجوز حمل کالاهای خطرناک و پس از تحویل، با مرجع تحویل گیرنده است. در ماده ۳۳ این آیین نامه نیز تأکید شده است که مسئولان هرگونه سهل انگاری در تأمین و نگهداری و آماده به کار نگه داشتن تجهیزات ایمنی، اعلان و اطفای حریق متناسب با نوع ماده خطرناک بر عهده مسئول تأسیسات/ متصدی کالا/ متصدی حمل و نقل است.

اما فارغ از موضوع مسئولیت تأمین و نگهداری تجهیزات، نمی توان موضوع نظارت بر این امر را نادیده گرفت. براساس ماده ۹۶ قانون کار، نظارت بر اجرای مقررات ناظر به شرایط کار به ویژه مقررات حمایتی مربوط به کارهای سخت و زیان آور و خطرناک از وظایف اداره کل بازرسی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است. آماده نبودن پرسنل برای مقابله با این حادثه، از جمله عواملی است که به عنوان علل بروز حادثه از آن یاد می شود. براساس ماده ۹۸ آیین نامه ایمنی در بنادر، بنادر باید در تمام ساعات شبانه روز اشخاصی را که از تعلیمات لازم بهره مند بوده و به طریقه استفاده از وسایل و تجهیزات مربوطه آشنا هستند، در اختیار داشته باشند. مطابق ماده ۴۹ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی موظف است در چارچوب ماده ۹۶ قانون کار (مصوب ۱۳۶۵)، کارگاه های مشمول قانون کار را از حیث رعایت ضوابط نگهداری، حمل و مصرف مواد خطرناک در محیط های کار مورد بازرسی مستمر قرار دهد و در صورت مشاهده هرگونه تخلف، در چارچوب آیین نامه کمیته حفاظت فنی و بهداشت کار و سایر قوانین و مقررات مربوطه اقدام مقتضی را اعمال کرده و حسب مورد براساس گروه ماده خطرناک، موضوع را به واحد قانونی ذی ربط گزارش دهد. براساس ماده ۹۶ قانون کار، نظارت بر اجرای صحیح آموزش مسائل مربوط به حفاظت فنی و راهنمایی کارگران، کارفرمایان و همه افرادی که در معرض صدمات و ضایعات ناشی از حوادث و خطرات ناشی از کار قرار دارند، از وظایف اداره کل بازرسی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است.

براساس ماده ۱۰ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، همه دستگاه های اجرایی مرتبط با مواد خطرناک موظف اند نسبت به تدوین برنامه آموزشی و برگزاری دوره های آموزشی ایمنی متناسب با مواد خطرناک برای تمامی کارکنان شاغل (اعم از رسمی، قراردادی، پیمانی یا سایر عناوین همکار) در تأسیسات مواد خطرناک، توسط مراکز ذی صلاح و مورد تأیید دستگاه مسئول اقدام کنند.

براساس ماده ۳۵ آیین نامه اجرایی بند «س» ماده ۱۴ قانون مدیریت بحران کشور، همه دستگاه های موضوع بند «س» ماده ۱۴ قانون و متصدیان بناها و انبارهایی که در آنها مواد خطرناک نگهداری می شود، موظف اند نسبت به تهیه طرح پاسخ به حوادث و سوانح محتمل ناشی از مواد خطرناک و تأمین امکانات لازم با روش های منطبق بر ارزیابی های مخاطره (ریسک) مربوط به بناها و انبارها اقدام کنند. همچنین دستگاه های یادشده باید نسبت به تهیه برنامه عملیات پاسخ به حوادث و سوانح ناشی از مواد خطرناک اقدام و آن را به تأیید سازمان مدیریت بحران کشور برسانند.

کلام آخر

برای بررسی و تحلیل عوامل بروز یک حادثه و شناختن مسئولان و مقصران حادثه رخ داده که منجر به هزینه های جانی و مالی سنگینی بر کشور شده است، باید از دیدگاه خطی و فردگرایانه پرهیز کرد و به جای آن، رویکرد سیستمی را در پیش گرفت. چنین رویکردی کمک می کند حادثه در قالب یک شبکه پیچیده از عوامل مرتبط مورد بررسی قرار گیرد و علت های وقوع آن در سطوح مختلف جست و جو شود. باید به این نکته توجه داشت که بسیاری از حوادث و سوانح رخ داده، صرفا نتیجه نقص یکی از اجزای سیستم نبوده و حاصل عدم هماهنگی و یکپارچگی در سطوح مختلف نظام فنی، مدیریتی و اجرایی، به ویژه در حوزه های مرتبط با مدیریت بحران ناشی از مخاطرات طبیعی و انسان ساخت هستند. با توجه به مستندات قانونی، وظایف و مسئولیت هایی برای تولیدکنندگان، صاحبان کالا و واردکنندگان مواد خطرناک، متصدیان کالا، متصدیان حمل و نقل، گمرک جمهوری اسلامی ایران (وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت امور اقتصادی و دارایی)، سازمان بنادر و کشتیرانی (وزارت راه و شهرسازی)، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و سایر دستگاه های مسئول درخصوص موارد خطرناک تعیین شده است. تقلیل علل وقوع حادثه آتش سوزی بندر شهید رجایی به قصور وزارت راه و شهرسازی که در مرحله نگهداری مواد خطرناک در بندر شهید رجایی سهم پایین تری در انجام تکالیف مرتبط با این سانحه داشته و تمرکز نمایندگان خانه ملت بر استیضاح وزیر، در حالی که سایر دستگاه های اجرایی و بخش خصوصی نیز در پیشگیری و مدیریت آن مسئولیت قانونی دارند، نه تنها کمکی به شناخت ریشه های واقعی و بسترهای شکل گیری این حادثه نمی کند، بلکه به ارائه یک آدرس غلط منجر خواهد شد. پیگیری مستمر مجلس شورای اسلامی و نظارت بر اجرای قوانین و بررسی جامع و دقیق تمامی عوامل مؤثر به جای اقدامات هیجانی پس از وقوع این گونه حوادث و سوانح، شرط اصلی برای پیشگیری از وقوع رویدادهای مشابه و بهبود فرایندهای مدیریتی، اجرایی و نظارتی است. چنین دیدگاهی می تواند راه را برای اصلاحات بنیادین و افزایش ایمنی و کارآمدی سیستم های مرتبط هموار کند.

بسته های جادویی کتاب حامی



سه، پنج، ده

تکنیک جادویی کتاب حامی است!

انجمن حامی در کنار شماست، تا با غمها و شادایهاتان یک اثر جاودانه خلق کنید!

برای دریافت اطلاعات بیشتر با ما تماس بگیرید:

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۴۱۶۴۹ (داخلی ۱۱۰- کارگروه کتابخانه)

من یک حامی هستم

hamiasociation.org

@hami_association

Tel. ۰۲۱-۸۸۱۴۱۶۴۹

۰۲۱-۸۸۸۴۳۸۹۷

انجمن حامی حمایت از توسعه فضاهای آموزشی و فرهنگی



این آگهی با حمایت مالی شرکت آرین رشد افرا منتشر شده است.