دریچه

ارتباط توسعه معاهدات بین‌المللی کنترل مواد مخدر با پاسخ‌های ملی و بین‌المللی

از کمیسیون تریاک تا امروز

اسدالله افشار

● توسعه معاهدات بین‌المللی کنترل مواد مخدر عمیقا با پاسخ‌های ملی و بین‌المللی نسبت به تغییرات مصرف و قاچاق مواد مخدر غیرمجاز در ارتباط است. پیشنهادهای اولین کنفرانس بین‌المللی مواد مخدر که در سال ۱۹۰۹ در شانگهای برگزار شد و بعدها به «کمیسیون تریاک» شهرت یافت و نیز مفاد کنوانسیون بین‌المللی تریاک ۱۹۱۲، نتایج اجماع بین‌المللی نحوه مقابله با دسترسی مواد- خصوصا تریاک- در برخی کشورها برای مقاصد غیرپزشکی است؛ مسئله‌ای که منجر به گسترش شدید سوءمصرف مواد و مشکلات اجتماعی و پزشکی فراوانی شد. از آن زمان، تغییرات شدیدی در ماهیت و شیوع سوءمصرف مواد ایجاد شده است. نخست؛ پیشرفت علومی مانند داروشناسی و شیمی آلی ترکیبی و تکنولوژی‌های تولید صنعتی منجر به ظهور و گسترش بازار صدها مواد جدید روان‌گردان شده است. این امر به توسعه درمان‌های پزشکی، بازتوانی و مراقبت پس از ترک میلیون‌ها نفر کمک کرده است. مصرف پزشکی نامناسب و در سطحی وسیع‌تر مصرف غیرپزشکی داروهای مشابه دری به سوی مصرف داروهای جدید گشود. دوم؛ مصرف مواد مخدر که مشکل کشورهای محدودی محسوب می‌شد، به مشکلی جهانی تبدیل شد. پاسخ به این فرایند در حال تغییر در کنوانسیون‌های مقابله‌ای بین‌المللی، از جمله کنوانسیون‌های معتبر انعکاس پیدا کرد. کنوانسیون مواد مخدر ۱۹۶۱ [۱] در راستای ارزیابی بین‌المللی و کنترل کشت، تولید، ساخت و توزیع مواد مخدر طبیعی منعقد شد. دولت‌ها متعهد به ارزیابی میزان مصرف مواد مخدر و داروهای غیرمجاز شدند. کنوانسیونی نیز در راستای مصرف مواد روان‌گردان در سال ۱۹۷۱ [۲] منعقد شد و طبق این کنوانسیون، دولت‌ها موظف شدند، واکنش مناسبی به انواع گوناگون در حال گسترش طیف مواد مخدر نشان داده و برخی داروهای ترکیبی را کنترل کنند. با توجه به کنوانسیون ۱۹۷۱ از انحراف مواد روان‌گردان مختلف از منابع قانونی به مسیرهای غیرمجاز به‌گونه‌ای موفقیت‌آمیز پیشگیری شد و این موفقیت به طرز چشمگیری ناشی از ابزارهای کنترل پیشنهادشده از سوی هیئت بین‌المللی مواد مخدر و شورای اجتماعی و اقتصادی است. کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با قاچاق غیرقانونی مواد مخدر و داروهای روان‌گردان سازمان ملل، واکنش جامعه بین‌المللی به افزایش کشت، تولید، ساخت و فعالیت‌های غیرمجاز قاچاق را بازتاب داد. اجرا و ارزیابی‌های صورت‌گرفته نشان‌دهنده این بود که بیشترین میزان مواد مخدر موجود در بازارهای غیرقانونی قاچاق مواد مخدر در کارخانه‌ها و شرایط غیرقانونی تولید شده‌اند. قاچاق بین‌المللی غیرقانونی مواد مخدر اساسا از طریق محصولات غیرقانونی و آزمایشگاه‌های مخفی تأمین می‌شود. در نتیجه، مفاد کنوانسیون‌های پیشین مقابله با قاچاق مواد مخدر غیرقانونی به اندازه کافی جامع نبوده‌اند. به منظور مقابله با افزایش سریع فعالیت‌های غیرقانونی مواد مخدر و داروهای روان‌گردان، کنوانسیون ۱۹۸۸ مفاد جدید و سازنده مبارزه با قاچاق مواد مخدر و پول‌شویی را تصویب کرده و زمینه‌های جدید همکاری و مشارکت بین‌المللی را فراهم کرده است. سه معاهده اصلی کنترل بین‌المللی مواد مخدر، متقابلا یکدیگر را تکمیل و حمایت می‌کنند. هر یک از آنها سطح فعالیت دیگری را افزایش داده و تقویت می‌کنند و هیچ‌یک از آنها به تنهایی جامع و فراگیر نیستند. استراتژی‌های بازتاب‌شده در کنوانسیون‌ها جنبه تکاملی داشته، اما هدف اصلی هر سه پیشگیری از مصرف مواد مخدر در مقاصد غیرپزشکی است. این هدف منحصربه‌فرد و یگانه باید توسط همه دولت‌ها و سیستم‌های کنترل بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد.

[۱] - کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با مواد مخدر که در سال ۱۹۶۱ میلادی (۱۳۳۸ خورشیدی) به تصویب مجمع عمومی این سازمان رسید، نخستین تلاش جدی‌تر سازمان ملل برای مبارزه با مواد مخدر در سطح جهان به حساب می‌آید. این کنوانسیون در سال ۱۳۴۱ به امضای نماینده وقت دولت ایران رسید و مجلس شورای ملی نیز سرانجام در روز ۱۸ تیر ۱۳۵۱ این کنوانسیون را از تصویب گذراند. پس از انقلاب اسلامی نیز جمهوری اسلامی ایران قانون الحاق به این کنوانسیون را ابقا کرده و به آن پایبند ماند.

[۲] - کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد و داروهای روان‌گردان که دومین کنوانسیون مختص به مبارزه با مواد در تاریخ سازمان ملل به حساب می‌آید. این کنوانسیون در سال ۱۹۷۱ به تصویب مجمع عمومی سازمان ملل رسید و از سال ۱۳۶۸ در مجلس شورای اسلامی ایران به بحث گذاشته شد. سرانجام پارلمان جمهوری اسلامی ایران در سوم آذرماه ۱۳۷۰ قانون الحاق دولت به این کنوانسیون را از تصویب گذراند. [۳] - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل مصوب ۱۹۷۲ میلادی برابر با ۱۳۵۱ هجری‌شمسی اصلاحی معاهده‌واحد مواد مخدر مورخ ۱۹۶۱ میلادی برابر با ۱۳۴۰ هجری‌شمسی مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده ملحق شده و اسناد مربوطه را نیز در این زمینه تسلیم کرده است.

بازخوانی تأخیر ۶ ساله خط ۶ مترو تهران

۲ افتتاح برای یک خط

معصومه اصغری: از مهرماه ۹۰ که محمدباقر قالیباف، شهردار وقت تهران، با اتکا به یک غول فولادی زیرزمینی (TBM)، قول تکمیل دوساله تونل و ایستگاه‌های خط ۶ مترو تهران را داد و با اما و اگر و کنایه به دولت احمدی‌نژاد گفت اگر اعتبار باشد در دو سال خطوط مترو را به ۲۱۸ کیلومتر می‌رسانیم، بیش از هفت سال می‌گذرد. این خط ضروری و حیاتی برای مردم پایتخت که سال به سال گران‌تر از پارسال و با بی‌پولی و تحریم داخلی و خارجی تکمیل شد، حتی اکنون و بعد از افتتاح بخشی از آن شائبه نقص و غیرایمن‌بودن را به‌همراه دارد؛ خطی نیمه‌افتتاح‌شده که حداقل در سه سال گذشته تا امروز در مسیر حفر تونلش از یک طرف حادثه شهران را رقم زد و از آن طرف چشمه‌علی را به‌عنوان یکی از جاذبه‌های طبیعی - تاریخی تهران خشک کرد و معلوم نیست چه خسارتی از افتتاح نیمه‌کاره سال ۹۶ تا افتتاح نیمه‌کاره ۹۸ نصیب شهرداری و مردم تهران شده است.

قول با افتخار اما بدون اعتبار!

محمدباقر قالیباف در مراسم آغازیه‌کار حفر تونل خط ۶ مترو با دستگاه حفار اتوماتیک (TBM) که حدودا هم‌زمان با تلاش‌هایش برای آزادسازی و تکمیل بزرگراه مهم امام علی (ع) بود، گفته بود: روزی در تهران توان ساخت مترو در سال فقط ۲.۵ کیلومتر بود، اما ما متعهد می‌شویم اگر اعتبارات لازم در اختیارمان قرار گیرد، سالانه ۵۰ کیلومتر تونل را حفر و آماده ریل‌گذاری کنیم و حداقل ۳۰ کیلومتر مترو را به بهره‌برداری برسانیم.

سال ۹۰ دورانی بود که شهردار تهران در بیشتر سخنرانی‌ها داعیه امکان مدیریت ترافیک تهران در صورت داشتن همه اختیارات را داشت و می‌گفت: «ساخت هر کیلومتر مترو با تمام ایستگاه‌ها، تجهیزات و واگن‌های مورد نیازش حدود ۵۰ میلیارد تومان هزینه می‌برد و در صورت تأمین اعتبارات قادریم سالانه ۵۰ کیلومتر تونل مترو حفر کنیم، اما برای تحقق این مهم باید سالانه دوهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار پیش‌بینی شود». اما شهردار جهادی که از ۸۴ تا ۹۲ و انتخابات و دومین تلاشش برای رسیدن به ریاست‌جمهوری حداقل دو خط کامل مترو و بخش‌هایی از خط ۳ را با وجود بی‌مهری دولت احمدی‌نژاد و شرایط مالی شهرداری تهران و البته تحریم‌ها تکمیل و بهره‌برداری کرده بود، یک‌باره از سال ۹۲ مترو را از اولویت خارج کرد. به این ترتیب خط ۶ متروی تهران که می‌توانست در فاصله سال‌های ۹۰ تا ۹۲ بدون شرایط امروز تحریم‌ها و قبل از پرواز دلار، به قول محمدباقر قالیباف با ۵۰ میلیارد تومان برای هر کیلومتر مترو آماده بهره‌برداری شود، اکنون معلوم نیست چقدر تمام می‌شود؟

از همان ابتدا انتقادهایی درباره هم‌زمانی شروع دو خط ۶ و ۷ و حجم بالای حفر تونل بدون تأمین واگن برای بهره‌برداری وجود داشت و در نهایت هم این دو خط طولانی و مهم مترو گرفتار همین چالش شدند؛ تونل‌هایی طولانی بدون واگن. این‌گونه بود که قول افتخارآمیز شهردار وقت تهران و قول معاون ترافیکش برای اینکه سال ۹۳ سال شکوفایی مترو تهران باشد، نه‌تنها اجرائی نشد، بلکه خط ۶ و بعد خط ۷ به‌عنوان دو پروژه سنگین روی دست شهرداری تهران و بانک اسپانسرش یعنی بانک شهر ماند.

از یک جایی به بعد تأکید روی پول است

قول محمدباقر قالیباف برای تکمیل خط ۶ مترو در سال ۹۲ یا حداقل افتتاح بخشی از آن به شیوه شهرداری تهران، محقق نشد و از همان زمان به بعد چه در مصاحبه‌ها و چه گزارش‌ها به شورای شهر تهران تأکید روی عدم تخصیص اعتبارات است و توضیحی درباره تأخیر این پروژه جز کمبود اعتبار وجود ندارد تا اینکه آبان ۹۴ خبر کمک ۲۱۰۷ هزار میلیارد ریالی بانک دی در قالب تسهیلات و ضمانت‌نامه بانکی به خط ۶ مترو اعلام شد. در این زمان تنها خبر ارائه‌شده از سوی مسئولان شهرداری پیشرفت در حفر تونل خط ۶ است؛ پیشرفتی که تا زمان تکمیلش از یک طرف آن حادثه انفجار در شهران را رقم زد و از یک طرف دیگر هم آب چشمه‌علی تهران را خشک کرد.

حتی این اتفاق هم حال خط ۶ را خوب نکرد و در ادامه خبر کناره‌گیری بانک دی از خط ۶ منتشر شد و پس از مدتی که پروژه بلاتکلیف و بی‌پول مانده بود بانک شهر به عنوان اسپانسر معرفی شد اما ماجرا به همین وضع هم نماند و کمی بعد مشخص شد بانک شهر یکی از طلبکاران شهرداری است و خبرهای توقف کار از سوی پیمانکاران و اعتراض کارگران و پیمانکاران خط ۶ در میانه رد و تکذیب، می‌رفت و می‌آمد. حتی همین سال گذشته بود که بانک شهر ضمانت‌نامه‌های پیمانکاران خط ۶ و۷ مترو را به اجرا گذاشت و حساب‌های آنها را هم بست و هنوز هم مشخص نیست این تبادلات مالی پیمانکاران و کارکنان این دو خط نیمه افتتاح شده و نشده با بانک شهر و شهرداری تهران حل شده باشد.

مترو بدون واگن؟

همان انتقاد جدی به شروع هم‌زمان دو خط طولانی مترو بدون دسترسی به اعتبار و تأمین واگن می‌توانست مهم‌ترین بی‌تدبیری شهردار تهران در مدیریت نیاز تهران به مترو باشد. در زمان شروع به کار این دو خط تهران برای خطوط سه و چهار که تازه داشت ایستگاه‌هایش یکی یکی افتتاح می‌شد، کمبود واگن وجود داشت و شرکت بهره‌برداری مترو تهران با حذف قطارهای خطوط دیگر و افزایش سرفاصله قطارهای این خطوط، تعدادی از قطارها را به خطوط جدید تزریق می‌کرد به طوری که هنوز هم سرفاصله حرکت قطارها در خط سه بیشتر از سایر خطوط است. همین اتفاق در مورد خط ۶ و ۷ هم که نیمه‌کاره افتتاح شده تکرار شده و سرفاصله حرکت قطارها در بهترین حالت بیش از ۱۵ دقیقه خواهد بود و این یعنی همان نبود هماهنگی بین تونل‌سازی و تأمین واگن! امروز مترو تهران در بهترین حالت (با توجه به واگن‌هایی فرسوده) هزار دستگاه واگن دارد و «اگر» دولت دوازدهم به قولی که برای تأمین دو هزار واگن داده عمل کند، حداقل یک‌سال‌ونیم دیگر اولین واگن‌ها به مترو تزریق می‌شوند. این یعنی مترو تهران با هزار واگن، هفت خط را پوشش می‌دهد و به جای شش یا هفت میلیون جابه‌جایی روزانه، کمتر از سه میلیون جابه‌جایی مسافر خواهد داشت.

اما و اگر تکمیل فارغ از سیاسی‌کاری

قرار نبود ۳۸ کیلومتر مترو خط ۶ با ۳۱ ایستگاهش یکباره افتتاح شود اما همین که خیال مردم جمع باشد که این خط با همان چند ایستگاه آماده‌شده، ایمنی لازم را دارد کفایت می‌کرد و این همان موضوعی بود که از ابتدا محقق نشد. شهردار اسبق تهران اصرار داشت این خطوط را به نام خود تمام کند و این‌گونه بود که افتتاح نمایشی و نیمه‌کاره کلید خورد و چه کسی است که نداند کار نیمه‌کاره رهاشده چه گوشت قربانی خوبی است و چه اعتباری به هدر می‌رود! پروژه با وجود اعتراضات گسترده و هشداری که مراجع رسمی و مسئول دادند، افتتاح شد و چندی بعد از رفتن مدیریت شهری اصولگرا و روی‌کارآمدن اصلاح‌طلبان دو خط ۶ و ۷ به دلیل نداشتن ایمنی لازم متوقف شدند. قرار شد فارغ از سیاسی‌کاری و با قبول هزینه‌های توقف پروژه، این دو خط بررسی و عیوب احتمالی برطرف شود و به این ترتیب بیش از یک سال بعد افتتاح مجدد انجام شد. حالا خطوط ۶ و ۷ با تأکید مراجع مربوطه افتتاح شده‌اند اما هنوز آن انگ و آن شائبه‌ها وجود دارد. شهرداری تهران سند تأییدیه ایمنی شرکت گروه مهندسین مشاور و مجری، مبنی بر انجام تست‌های ایمنی خط ۶ مترو شامل تهویه و هواسازها، سیستم ایمنی و اطفای حریق، سیگنالینگ و... را منتشر کرد. با این شرایط باید منتظر فعالیت و کارنامه عمل این خط البته با شرط تردد واگن و مسافر انبوه باشیم.

محسن هاشمی، مدیر قدیمی مترو و رئیس امروز شورای شهر تهران روز گذشته در حضور رئیس‌جمهور از او خواست تا پیگیری و دستور جدی برای تأمین واگن‌های مترو داشته باشد. او گفت: می‌طلبد که رئیس‌جمهور فشار بیاورد تا کار این واگن‌ها راه بیفتد و چهار شرکت واگن‌سازی در کشور فعال شود. خط ۶ و ۷ مترو برای فعالیت از قطارهای خطوط دیگر استفاده می‌کنند. این مسئله سبب شده در خطوط دیگری که از آنها قطار گرفتیم فشار به مسافران افزایش یابد به همین دلیل مسافران مترو به جای آنکه زیاد شوند، به دلیل فشار روز به روز کمتر می‌شوند و باید بگویم که راحتی و آرامش در مترو تهران روز به روز کمتر می‌شود چراکه تجهیزات کم است. هاشمی افزود: از رئیس‌جمهور می‌خواهم جلسه‌ای را با حضور وزیر کشور، وزیر اقتصاد، رئیس سازمان برنامه و بودجه و... اختصاص دهد تا تصمیم جدی برای تجهیز مترو تهران بگیریم و من قول می‌دهم که اگر مشکل تجهیزات حل شود، هر ماه می‌توانیم یک ایستگاه افتتاح کنیم و ۴۰ هزار سفر به مترو اضافه خواهد شد.

گزارش «شرق» از آخرین خبرها درباره اثرات و خسارات سیل در کشور

سیل بی‌پایان

شرق: سیل که استان‌های گلستان، لرستان و برخی از شهرهای استان فارس را درنوردید، حالا چند روزی است راه خوزستان را در پیش گرفته. با انتشار این خبر روستا به روستا در این مناطق به مردم هشدار داده شد که خانه‌هایشان را ترک کنند. روز گذشته رئیس سازمان اورژانس کشور تمهیدات صورت‌گرفته از اعزام تیم‌های عملیاتی ویژه به خوزستان و استقرار بالگردهای اورژانس هوایی برای ارائه خدمات به ۱۷۴ روستای در معرض آسیب سیل در خوزستان خبر داد.

پیرحسین کولیوند با اشاره به بازدید انجام‌شده از بیمارستان‌های استان خوزستان و همچنین جلسات برگزارشده در دانشگاه علوم پزشکی استان، گفت: به این نتیجه رسیدیم علاوه بر ۳۰ دستگاه آمبولانسی که شب گذشته به خوزستان اعزام کردیم، پنج دستگاه اتوبوس آمبولانس به منطقه اعزام شوند تا بتوانند به‌عنوان درمانگاه سیار خدمت‌رسانی کنند. دو فروند هلی‌کوپتر و بالگرد اورژانس هوایی نیز به خوزستان اعزام خواهد شد تا با توجه به اینکه ۱۷۴ روستا در معرض آسیب حادثه سیل هستند، خدمات لازم از طریق هوایی نیز ارائه شود. از نظر نیروی انسانی و تیم‌های ویژه عملیاتی نیز برنامه‌ریزی شد که این نیروها تا غروب به اهواز برسند و خدماتشان را با سرعت انجام دهند.

خط و نشان معاون دادستان کل

سیل که آمد بیشترین خسارت به خانه‌ها و مردمی وارد شد که خانه‌شان در حاشیه رودخانه‌ها بنا شده بود و سیل آنها را ویران کرد. چند سالی بود که باران نیامده بود و مجوزها یکی پس از دیگر برای ساخت خانه در حاشیه رودخانه‌ها صادر می‌شد و به گفته برخی از کارشناسان همین تخلفات باعث شد در بارندگی‌های اخیر خسارت زیادی به مردم وارد شود. روز گذشته معاون دادستان کل کشور در امور حقوق عامه دراین‌باره گفت: منتظر وصول گزارش سازمان بازرسی درباره سیل اخیر هستیم و بعد از وصول گزارش، کار قوه قضائیه برای برخورد با مقصران و افرادی که به نحوی در واردشدن خسارت به مردم به‌دلیل وقوع سیل تقصیر داشتند، آغاز می‌شود.

محمدجواد حشمتی درباره برخورد با مقصران و تقصیرکاران احتمالی واردشدن خسارت به مردم به‌دلیل وقوع سیل در هفته‌های گذشته، اظهار کرد: منتظر گزارش سازمان بازرسی کل کشور هستیم که رئیس آن به دستور رئیس قوه قضائیه از استان‌های سیل‌زده گلستان و شیراز در هفته‌های اولیه وقوع سیل بازدیدی داشت و مبادرت به تهیه گزارش کرد. بعد از وصول این گزارش، کار قوه قضائیه برای برخورد با مقصران و افرادی که به نحوی در واردشدن خسارت به مردم به‌خاطر وقوع سیل تقصیر داشتند، آغاز می‌شود و قطعا با افراد تقصیرکار و مقصران احتمالی به‌دلیل پیشگیری از اتفاقات بعدی این‌چنینی برخورد می‌شود.

معاون دادستان کل کشور در امور حقوق عامه با بیان اینکه با توجه به وقوع حوادث اخیر، در سال جدید با جدیت بیشتری برنامه‌های قبلی خود را در ارتباط با جلوگیری از زمین‌خواری و ساخت‌وساز در حریم رودخانه‌ها دنبال می‌کنیم، اضافه کرد: بسیاری از تأکیدها و پیگیری‌های ما متمرکز بر ساخت‌وسازها در حریم و بستر رودخانه‌هاست و متأسفانه در کل کشور، تخلفات زیادی در این عرصه وجود دارد. در سیل اخیر هم بخش زیادی از خسارت‌هایی که به وجود آمد، ناشی از ساخت‌وسازهایی بود که در این مناطق انجام شده بود. چون بارندگی وجود ندارد، در بستر رودخانه‌ها ساخت‌وساز انجام می‌شود. حادثه‌ای که در شیراز اتفاق افتاد، به‌دلیل توجه‌نکردن به مسیل بود و مدیریت لازم انجام نشد.

خدمات روان‌شناسی برای سیل‌زدگان

سیل (مانند بسیاری از فجایع دیگر) فقط باعث بروز جراحت‌ها و دردهای جسمی نمی‌شود، بلکه سلامت روان افراد را هم به‌شدت به خطر می‌اندازد. در واقع آنچه بسیاری نمی‌دانند آن است که زخم‌های «روانی» حاصل از بلایای طبیعی اغلب و به‌ویژه در طولانی‌مدت بسیار سخت‌تر، مزمن‌تر و ناتوان‌کننده‌تر از زخم‌های جسمانی حاصل از آن است. روز گذشته رضا جعفری، رئیس اورژانس اجتماعی سازمان بهزیستی کشور، گفت: با توجه به سیل ویرانگر در ۱۰ استان کشور از جمله خوزستان، ایلام، لرستان، کرمانشاه، مازندران و گلستان، حدود ۱۳۰ تیم اورژانس اجتماعی متشکل از مددکار اجتماعی و روان‌شناس خدمات لازم را به سیل‌زدگان ارائه می‌دهند و این خدمات ادامه دارد. تیم‌های اورژانس اجتماعی در خوزستان حتی قبل از فراگیرشدن سیل و تبدیل آن به بحران، به‌دلیل پیش‌بینی‌های لازم بین مردم حضور پیدا کردند و به آرام‌سازی جامعه پرداختند. او در ادامه با بیان اینکه افراد زیادی در سیل اخیر، خانه و زندگی خود را از دست دادند، افزود: «تیم‌های اورژانس اجتماعی کار التیام و سازماندهی مجدد اجتماعی را بر عهده گرفتند و حتی هشدارهای پیشگیرانه به مردم ارائه دادند که چطور منازل خود را ایمن‌سازی کنند. با وجود هشدارها برخی خانواده‌ها در مناطق سیل‌زده حاضر به ترک خانه‌های خود نبودند و تیم‌های اورژانس اجتماعی آنها را متقاعد کردند که خانه خود را ترک کنند».

جعفری افزایش حمایت‌های تاب‌آوری اجتماعی را از دیگر اقدامات تیم‌های اورژانس اجتماعی عنوان کرد و گفت: افراد زیادی در بحران‌ها و بلایای طبیعی دچار شوک و ضربه‌های روحی و روانی می‌شوند؛ بنابراین تلاش می‌شود با مشاوره‌های روان‌شناسی، تاب‌آور شوند و دچار تألمات روحی نشوند.

سودجویی از قیمت بلیت هواپیما

سودجویان همیشه در صحنه هستند؛ چه آنهایی که برای منافع خود اقدام به زمین‌خواری و ساخت‌وساز در حریم و بستر رودخانه‌ها کردند، چه آنهایی که سعی دارند در شرایط حال حاضر از آب گل‌آلود ماهی بگیرند. یکی از اتفاقاتی که پس از وقوع سیل افتاد، افزایش قیمت بلیت هواپیما در استان‌های سیل‌زده توسط آژانس‌های فروش بلیت هواپیما بود. موضوعی که سید یاسر رایگانی، سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی نیز شنبه هفته جاری در نشست خبری به آن اشاره کرد و از افزایش بی‌رویه نرخ بلیت هواپیما در استان‌های سیل‌زده خبر داد و گفت: برخی سودجویان تا چهاربرابر قیمت معمول بلیت هواپیما را برای استان‌های سیل‌زده افزایش دادند. او از سازمان هواپیمایی خواست تا سقف قیمت بلیت هواپیما را اعلام کنند؛ زیرا فقط در این صورت، تعزیرات برای رسیدگی به این وضعیت می‌تواند اقدام کند. به گزارش ایرنا در این روزها قیمت بلیت تا ۹۰۰ هزار تومان هم افزایش پیدا کرد. با مراجعه به سایت چند آژانس هواپیمایی متوجه می‌شویم قیمت بلیت اهواز به تهران در شرایط عادی ۱۹۴ هزار تومان و از تهران به اهواز ۱۰۸ هزار و ۹۲۰ تومان است. در یکی از این دفاتر قیمت بلیت از اهواز به تهران از ۳۴۷ تا ۵۳۸ هزار تومان اعلام شده است. همچنین در آژانس هواپیمایی دیگری، قیمت بلیت -یکشنبه هجدهم فروردین- ۳۴۵ هزار تومان، برای دوشنبه۲۷۰ هزار تومان و برای سه‌شنبه ۲۴۶ هزار تومان است.

اینکه چه معیار و شاخصی در نرخ‌گذاری قیمت بلیت هواپیما دخیل است، مشخص نیست. گویا عرضه و تقاضا قیمت را بالا و پایین می‌برد؛ اما شرایط بازار آزاد که تابع عرضه و تقاضا است، با شرایط بحران فرق دارد. کسانی که اکنون به استان‌های سیل‌زده سفر می‌کنند یا از مقصد استان‌های یادشده به دیگر نقاط می‌روند، در شرایط اضطراری عمومی یا پیچیده قرار دارند و به نظر می‌رسد که این رهاسازی قیمت بدون نظارت، حقوق مسافران را تضییع می‌کند.

احتمال تأخیر برگزاری امتحانات نهایی

در خبری دیگر هم وزیر آموزش‌وپرورش با اشاره به سیل اخیر کشور و نگرانی دانش‌آموزان از نزدیک‌بودن ایام امتحانات و عقب‌افتادگی تحصیلی گفت: دانش‌آموزان مناطق سیل‌زده به‌هیچ‌عنوان نگران آزمون‌ها و اشکالی که در مسیر تحصیلی آنها پیش آمده نباشند؛ به‌ویژه دانش‌آموزان پایه دوازدهم که خودشان را برای کنکور آماده می‌کنند؛ چراکه اردوهای آموزشی پیش‌بینی کرده‌ایم که این اردوها به‌صورت متمرکز برگزار خواهد شد. سیدمحمد بطحایی ادامه داد: «با روش‌های جبرانی در معمولان و پلدختر پیش‌بینی‌هایی را در نظر گرفته‌ایم. همچنین کارگروهی به‌طور متمرکز تشکیل شده که در حال برنامه‌ریزی هستند. وزیر آموزش‌وپرورش اعلام کرد: با وزارت علوم نیز مذاکراتی انجام خواهیم داد تا بتوانیم تسهیلاتی برای این دانش‌آموزان جهت ورود به دانشگاه و آموزش عالی فراهم کنیم. اکنون در حال بررسی روش‌های مختلف برای برگزاری امتحانات نهایی هستم تا شاید امتحانات را برای این مناطق به تأخیر بیندازیم. بطحایی یکی دیگر از گزینه‌های پیش‌رو برای حل مشکلات دانش‌آموزان مناطق سیل‌زده را حذف بخشی از محتوای درسی دانش‌آموزان این مناطق اعلام کرد تا شاید به‌این‌ترتیب فشار کمتری به آنها وارد شود.

او در پاسخ به این سؤال که تأخیر در برگزاری امتحانات چقدر خواهد بود، تصریح کرد: وضعیت آب‌وهوایی پاسخ این سؤال شما را با مشکل روبه‌رو کرده است؛ به‌طوری‌که در صدد بودیم مدارس را در برخی مناطق آسیب‌دیده با سه روز تأخیر بازگشایی کنیم اما متأسفانه به دلیل آماده‌نشدن مدارس و مستقرنشدن خانواده‌ها در محل زندگی‌شان این موضوع محقق نشد و امیدوارم هفته آینده عموم مدارس را راه‌اندازی کنیم. در استان خوزستان شرایط متفاوت شده است و همین روزها سفری به خوزستان خواهم داشت. شاید برای خوزستان مجبور باشیم مدارس شبانه‌روزی موقت راه‌اندازی کنیم تا مشکلات تحصیلی ایجاد نشود.

خبر

تغییر نام خیابان «ج» به جمشید مشایخی

● **شرق:** اعضای شورای شهر تهران در اولین جلسه شورا در سال ۹۸ به تغییر نام خیابان «ج» واقع در منطقه ولنجک به نام «جمشید مشایخی» رأی مثبت دادند. احمد مسجدجامعی صبح دیروز در دستور جلسه شورای شهر تهران با بیان اینکه جمعی از اهالی سینما و خانواده مرحوم جمشید مشایخی ابراز تمایل کردند که خیابان محل سکونت او به نام آن مرحوم نام‌گذاری شود، گفت: بر همین اساس در این جلسه دوفوریت تغییر نام خیابان «ج» به نام جمشید مشایخی را ارائه می‌کنم. مرتضی الویری در واکنش به این پیشنهاد گفت: من از علاقه‌مندان و دوستداران مرحوم جمشید مشایخی هستم، اما واقعیت این است که نباید این پیشنهاد با قید دوفوریت به شورای شهر بیاید، چراکه دوفوریت معنای خاص دارد و به این معناست که ضرر و زیانی متوجه شهر می‌شود، اما حالا اگر این تغییر نام در این جلسه انجام نشود، چه زیانی به شهر می‌رسد؟ همچنین محمود میرلوحی در واکنش به این پیشنهاد گفت: به نظرم باید قبل از آنکه هنرمندان و افراد معروف دار فانی را وداع بگویند، معبری را به نام آنها کنیم نه اینکه منتظر بمانیم که آنها فوت کنند و بعد از آن خیابانی را به نامشان نام‌گذاری کنیم.

در نهایت اعضای شورای شهر تهران به دوفوریت طرح پیشنهادی مبنی بر تغییر نام خیابان «ج» به نام جمشید مشایخی رأی مثبت دادند و با رأی اعضا خیابان «ج» در منطقه ولنجک به نام جمشید مشایخی نام‌گذاری می‌شود.

جزئیات پذیرش مشمولین متقاضی امریه سربازی در قوه قضائیه

● **مهر:** امور اداری و استخدامی کارکنان اداری قوه قضائیه، اطلاعیه‌ای درباره پذیرش مشمولین متقاضی امریه سربازی در قوه قضائیه صادر کرد.

بنابر اعلام امور اداری و استخدامی کارکنان اداری قوه قضائیه، درحال‌حاضر فقط مشمولین اعزامی تیرماه مجاز به ثبت‌نام هستند و زمان ثبت‌نام مشمولین متقاضی امریه اعزامی یکم خرداد ۹۸، از تاریخ ۳۰ فروردین ۹۸ لغایت۲ اردیبهشت ۹۸ است. متقاضیان واجد شرایط می‌توانند در تاریخ مقرر با مراجعه به سامانه ثبت‌نام مشمولین متقاضی امریه سربازی در قوه قضائیه به نشانی www.amrie.qazahrm.ir نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. در هنگام ثبت‌نام فیلدها را با دقت کامل تکمیل کرده و سپس تمامی مدارک اعلام‌شده را به‌صورت یکجا در یک فایل pdf پیوست کنید. شایان ذکر است بعد از ثبت نام و تأیید نهایی امکان ویرایش وجود ندارد و درباره افرادی که ثبت‌نامشان کامل نبوده اقدامی میسور نیست. درباره دوره بعدی اعزام متعاقبا اطلاع‌رسانی خواهد شد.

در جلسه شورای شهر انجام شد؛

تصویب یک‌فوریت الزام شهرداری به تملک باغات و ابنیه ارزشمند پایتخت

● **مهر:** یک‌فوریت الزام شهرداری تهران به ارائه فرایند تملک باغات و املاک و ابنیه واجد ارزش و شیوه‌های تأمین منابع مالی موردنیاز تصویب شد.

طرح یک‌فوریتی ناهید خداکرمی با موضوع الزام شهرداری تهران به ارائه فرایند تملک باغات و املاک و ابنیه واجد ارزش و شیوه‌های تأمین منابع مالی موردنیاز تقدیم هیئت‌رئیسه شورای اسلامی شهر تهران شد.

خداکرمی با تقدیم این طرح با اشاره به دلایل توجیهی و فوریت بررسی طرح گفت: لزوم جلوگیری از تخریب باغات و املاک ارزشمند شهری و حفظ صیانت از آنها و لزوم رعایت حقوق مالکان املاک مزبور و تسهیل پرداخت مالکانه ایشان و همچنین افزایش سرانه فضای سبز در مناطق کم‌برخوردار از دلایل طرح این یک‌فوریت است.

فراخوان مناقصه عمومی دومرحله‌ای تامین کالا ۰۰۱/ت ک آج/۹۸

شماره مجوز: ۳۷ .۱۳۹۸ نوبت اول

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شرکت بهره‌برداری نفت و گاز آغاجاری (سهامی خاص)

شرکت بهره‌بر داری نفت و گاز آغاجاری در نظر دارد از طریق مناقصه عمومی دو مرحله‌ای کالای مشروحه ذیل را از طریق شرکتهای تامین کننده داخلی خریداری نماید.

۱- شرح مختصر کالای مورد نیاز
فیلترهای توربین GE

DONALDSON S/NO 600304X 01,600304X 07 GDX77-2890

اطلاعات تکمیلی متعاقباً به همراه فرم مناقصه ارسال می‌گردد

۲- محل تحویل کالا: شرکت بهره‌برداری نفت و گاز آغاجاری- اداره تدارکات و امور کالا

۳- نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ضمانتنامه بانکی به مبلغ -/۱۶۹/۹۷۸/۰۰۰ ریال

۴- شرایط متقاضی: توانایی ارائه تضمین شرکت در مناقصه و تضمین انجام تعهدات قرارداد طبق ضوابط جاری شرکت ملی نفت ایران، داشتن شخصیت حقیقی/ حقوقی، شماره اقتصادی توانایی مالی، ارائه سوابق کاری و همچنین مدارک و گواهینامه های مرتبط و متناسب با موضوع مناقصه

متقاضیان می‌توانند پس از انتشار آگهی نوبت دوم با مراجعه حضوری و یا پایگاه اطلاع‌رسانی زیر نسبت به تهیه و تکمیل اطلاعات مورد نیاز اقدام نموده و تقاضای کتبی خود را به همراه مدارک درخواستی حداکثر ظرف مدت ۱۴ روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم جهت ارزیابی کیفی و بررسی صلاحیت تامین کنندگان در ارتباط با موضوع مناقصه به آدرس مناقصه‌گزار تسلیم نمایند.شرکت بهره‌برداری نفت و گاز آغاجاری پس از بررسی اسناد و مدارک واصله و ارزیابی کیفی مناقصه گران طبق قانون برگزاری مناقصات از شرکت‌های واجد شرایط جهت شرکت در مناقصه دعوت به عمل خواهد آورد. ضمناً ارائه مدارک و سوابق هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد و این شرکت در رد یا قبول پیشنهادات در چهارچوب قانون برگزاری مناقصات مختار است.

((فقط مدارک ارزیابی ارسالی که در دفترخانه رسمی کپی برابر اصل شده باشد مورد استناد خواهد بود.)

آدرس پایگاه اطلاع‌رسانی http://agogpc.nisoc.ir بخش مناقصه‌ها، مزایده ها

آدرس: استان خوزستان- شهرستان امیدیه- بلوار نفت- شرکت بهره‌برداری نفت و گاز آغاجاری/ اداره تدارکات و امور کالا

فکس:۰۶۱۵۲۶۲۲۶۸۳ تلفکس: ۰۶۱۵۲۶۲۰۸۹۷

روابط عمومی شرکت بهره‌برداری نفت و گاز آغاجاری