

یکشنبه
۴ خرداد ۱۴۰۴
سال بیست‌ویکم • شماره ۵۱۱۸

خبر

۴۵ هزار مبتلا به اچ‌آی‌وی در کشور

ایلنا؛ رئیس مرکز تحقیقات ایدز ایران گفت: «داروهای ویروس HIV در داروخانه‌ها موجود نیست و در مراکز مشاوره بیماری‌های رفتاری موجود است و از طریق وزارتخانه در اختیارشان قرار می‌گیرد. بیشتر داروها ایرانی هستند، اما داروهای خارجی هم وجود دارد».
لادن عباسیان درباره بیماریار مبتلا به HIV در کشور گفت: «طبق آخرین آمار سال گذشته، تعداد بیماران‌ی که شناسایی شده‌اند، حدود ۲۵ هزار نفر بود و تعداد بیماران‌ی که تخمین زده می‌شود مبتلا به HIV باشند، ۴۵ هزار نفر است؛ یعنی بیش از ۵۰ درصد بیماران‌ی را که تخمین زده می‌شود مبتلا به HIV هستند، شناسایی کرده‌ایم. اما وقتی بیماران شناسایی می‌شوند، معمولا با توجه به برنامه‌های کنترل HIV که برنامه‌های موفق‌ی در ایران هستند، این بیماران مراجعه می‌کنند و به مراکز اِرجاع داده می‌شوند و تحت درمان قرار می‌گیرند و بار ویروس‌ی‌شان به صفر می‌رسد».
او افزود: «درحال‌حاضر مهم‌ترین معضل، فاصله بین تخمین و میزان موارد بیماران‌ی است که شناسایی شده‌اند. این فاصله، به‌خصوص در مردان‌ی که رفتارهای جنسی پرخطر دارند، بیشتر است. طبق آخرین آمار سال گذشته، موارد جدیدی که شناسایی شدند، ۷۳ درصدشان بین ۲۰ تا ۴۵ سال‌ سال بودند. نکته دیگر این‌که اگر یک آمار کلی بخواهیم از بیماران‌ی که اکنون مبتلا هستند، ارائه دهیم، بیشتر کسانی هستند که پیش از این سابقه اعتیاد تزریقی داشتند، ولی طبق آخرین آمار سال گذشته، مواردی که جدید شناسایی شده‌اند، ۶۵ درصد کسانی بودند که از طریق رفتار جنسی پرخطر مبتلا شده‌اند».
براساس اعلام عباسیان، در گذشته بیشترین آمار مبتلایان به ویروس HIV مربوط به معتادان تزریقی بوده است، اما با برنامه‌های کاهش آسب‌یی که در ایران اجرا شده و جزء برنامه‌های موفق کنترل HIV بود، سرنگ به افراد معتاد داده شد و قرض متادون جایگزین مواد تزریقی شد و همین باعث شد میزان معتادان مبتلا به HIV کاهش یابد.
باین‌حال، چون رفتارهای پرخطر جنسی در جامعه افزایش یافته است و افراد هم آگاهی ندارند، همین موجب شده است در سال گذشته ۶۵ درصد موارد جدید، انتقال از راه جنسی باشد که چندان علامت خوبی نیست.
مضاف بر این‌که تعداد زنان‌ی که مبتلا به HIV هستند نیز در حال افزایش است.

یادداشت

علم وعمل دانشگاهیان؛ روشنفکری علمی

جان فریدمن در اثر کلاسیک خود به نام برنامه‌ریزی عمومی، یادگیری اجتماعی را به عنوان یکی از سنت‌های برنامه‌ریزی معرفی می‌کند. در این سنت، انسان‌ها با درگیرشدن در یک کنش جمعی، طرحی نو درمی‌اندازند و به کشف عرصه‌های جدیدی نایل می‌شوند. او سنت یادگیری اجتماعی را در راستای شناخت علمی تفسیر می‌کند. روشنفکری علمی کنشی است که هم برنامه مشترک آدمیان را موجب می‌شود و هم ما را به کشف عرصه‌های جدید علمی نایل می‌کند. «روشنفکری علمی» با جریان‌سازی گفتمانی می‌تواند امید را به جامعه دانشگاهی کشور بازگرداند و پای استادان دانشگاه را به عرصه سیاست‌گذاری در ایران باز کند.

از حسابرسی شرکت‌ها تا حسابرسی دولت‌ها

زیرا شهروندان بناس‌ت براساس همین اطلاعات در انتخابات شرکت کرده و رضایت یا نارضایتی خود را از یک سبک مدیریتی ابراز کنند. به‌ویژه اهمیت این نکته از این نظر است که بسیاری از اقدامات دولت‌ها، ازجمله پروژه‌های عمرانی و اقدامات رفاهی، در طول دوره‌ای بیش از عمر یک و حتی دو دولت به ثمر می‌رسد و ممکن است تلاش دولت‌های گذشته که بیشترین سهم را در پیشبرد این برنامه داشته‌اند، نادیده گرفته شود. همان‌طور که سهامداران یک شرکت حق دارند با اتکا بر اطلاعات درست، مدیران لایق و نالایق را بازنشانند و قانون تجارت از این حق مسلم دفاع می‌کند، رای‌دهندگان نیز حق دارند اطلاعاتی قابل اعتماد از عملکرد دولت‌ها و دولتمردان داشته باشند و با اتکا بر این اطلاعات درست، در روز انتخابات تصمیم منطقی بگیرند. حال باید دید چنین حق مهمی به‌درستی رعایت می‌شود یا نه؟
بارها مشاهده شده که با رفتن دولت «الف» و آمدن دولت «ب»، مسئولان دولت جدید گفته‌اند خزانه را خالی تحویل گرفته‌اند و حتی حقوق ماه اول کارکنان دولت را هم به‌سختی جور کرده‌اند. اما مسئولان دولت قبلی ادعا کرده‌اند خزانه را پر و در بهترین وضعیت تحویل داده‌ایم! یا مسئولان دولت قبل گفته‌اند ما بدهی دولت به شبکه بانکی را کاهش داده‌ایم، اما مسئولان دولت فعلی می‌گویند این بدهی دو برابر شده است! و مواردی از این قبیل. مشخص سال گذشته و هنگام شروع فعالیت دولت چهاردهم، رسانه حامی دولت سیزدهم از اسب زین‌کرده آن دولت برای دولت چهاردهم سخن گفت و در مقابل رئیس دولت چهاردهم به این واقعیت اشاره کرد که دولتش برای پرداخت پول گندم خریداری‌شده از کشاورزان دچار مشکل است. برای داشتن درک درستی از پیرونده، بهتر است مثالی را بررسی کنیم. پرواز کنید دو برابر در ورودی بیمارستان ده‌کای راه انداخته و به صورت دوشیفته کالاهایی از نوع کمپوت، آبمیوه و سایر تنقلات عرضه می‌کنند و هرکدام مسئولیتی یکی از دو شیفت را عهده‌دار هستند. این دو برابر بدون اینکه از اصول دفترداری دول و حسابرسی و ظرفت‌های انبارگردانی در پایان سال آگاهی داشته باشند، با همان شیوه ثبت چوب‌خط کسب‌وکارشان را اداره می‌کنند. باین‌حال، سالیان سال شرکت‌های ادامه یافته و اختلاف پیدا نمی‌کنیم. اما دولتمردان ما با بسج تمام امکانات حسابداری و حسابرسی و ثبت و ضبط وقایع مالی و تهیه گزارش‌های پیشرفت پروژه‌ها، در کوچک‌ترین موارد هم گرفتار اختلاف می‌شوند. علت چیست؟ چرا با این همه اختلاف و تداوم وضع موجود، نسخه‌ای برای افزایش شفافیت و رهایی شهروندان از سردرگمی نوشته نمی‌شود؟ در چنین وضعیتی، کمترین انتظار از نهادهی مانند رسانه ملی این است که در اولین فرصت، مناظره‌ای با شرکت نمایندگان دو طرف دعوا را انداخته و هر دو طرف را وادار کند با زبان عدد و رقم و با مستندات ادعای خود را مطرح کنند تا افکار عمومی درمورد چنین مسائل مهمی قضاوت کند. اما معمولا از کارشناسان یک طرف دعوا که نظرشان به نظر مدیران رسانه ملی نزدیک است، دعوت می‌شود تا شهروندان را گرفتار بمباران تبلیغاتی کنند. پرونده‌های مهمی از جمله خرید واکسن کرونا و عضویت در پیمان شانگهای به‌طور ویژه گرفتار این نوع برخورد پوپولیستی شده‌اند. مثلا کلاه سطح بحث تا این حد سقوط می‌کند که می‌گویند دولت دوازدهم عرضه نداشت مشکل عضویت در پیمان شانگهای را حل کند و دولت بعدی با دو تماس تلفنی و یک سفر کار را تمام کرد! انتشاردهندگان چنین متونی به دلیل تازه‌کاری در میدان سیاست، توجه نمی‌کنند که معنای این گزاره، البته اگر درست باشد، تمایل قدرت‌های بزرگ شرقی به مداخله در امور داخلی کشورمان است که به فلان دولت سخت می‌گیرند و با دولت جایگزین دوستانه رفتار می‌کنند. همان‌گونه که شوروی سابق در دوران حکومت دکت‌ر مصدق ط‌های امامتی ایران را به دولت ملی تحویل نداد تا در مهار بحران اقتصادی ناکام بماند و بعد از کودتای ۲۸ مرداد آنها را تحویل دولت زاهدی دادا به باور نگارنده، ایجاد نظامی از آمار و اطلاعات که به هر سیاستمدار قدرت‌طلبی اجازه گمراه‌کردن مردم را ندهد، حق مسلم شهروندان و یک ضرورت تاریخی است و همه مسئولان، دست‌اندرکاران، نهاده‌ا و صاحبان تریبون‌های عمومی وظیفه دارند به جای دستاوردهای برای دولت محبوب خود، به استقرار این نظام آماری و راستی آزمایی بی‌طرفانه ادعاهای دولتمردان کمک کنند. نبود چنین نظم و نظامی شاید در کوتاه‌مدت پیروزی کم‌درسری برای فلان حزب جویای قدرت به ارمغان بیاورد، اما بی‌تردید اثر بلندمدت آن ایجاد دیوار بلندی بی‌اعتمادی بین مردم و حاکمان و کاهش درصد مشارکت سیاسی است.

گروهی از خسارت دیدگان انفجار بندر شهید رجایی در گفت‌وگو با «شرق» از سرگردانی‌های شان می‌گویند

کاش جان‌مان می‌رفت، نه مال‌مان

خسارت دیده‌ها: این خودروها سرمایه زندگی ما بودند، با اینها مسافرکشی هم می‌کردیم، از دست دادن آنها یعنی از دست دادن بخشی از معیشت

در فاجعه بندرعباس جان‌های عزیزی از دست رفت و خانواده‌های بسیاری سوگوار شدند. سوگواران اما تنها آنهایی نبودند که جان از دست دادند. گروهی که خسارت‌های مالی فراوانی دیدند هم سوگوار سرمایه‌های‌شان هستند.

خسارت‌دیدگان خودرو از جمله این گروه‌ها هستند؛ افرادی که با گذشت یک ماه از واقعه بندر شهید رجایی، هنوز موفق به دریافت خسارت خود نشده‌اند؛ یک ماهی که اگر چه به زبان مدت زیادی نیست اما چالش‌های زیادی را برای آنها به دنبال داشته. خسارت‌دیدگان خودرویی برای «شرق» از مشکلات‌شان می‌گویند، برای بسیاری از آنها خرید دوباره خودرو با توجه به شرایط اقتصادی، رؤیایی است دست‌نیافتنی. آنها حتی دیگر پولی برای تعمیر خودروهای‌شان هم ندارند؛ خودروهایی که ع‌صای دست بودند و کمک‌خرج مالک. آنها می‌گویند در این تنگای اقتصادی، مال ارزشنی کمتر از جان ندارد و ترجیح می‌دادند صدمه جسمی ببینند تا اینکه گرفتار بازی بیمه‌ها برای پرداخت خسارت شوند. شرایط برای این گروه چنان سخت شد که آنها سه‌شنبه هفته پیش در مقابل دادگستری استان هرمزگان تجمع و اعتراض خود را نسبت به پرداخت‌نشدن مطالبات‌شان بیان کردند. آنها می‌گویند رئیس دادگستری این استان وعده داده که شاید در هفته جاری پول‌شان پرداخت شود؛ «اگر پرداخت نشد، بروید شکایت کنید». آنها می‌پرسند که باید از چه کسی شکایت کنند آن‌هم وقتی هنوز مقصر یا مقصران اصلی حادثه مشخص نیستند. یک وکیل دادگستری اما تأکید می‌کند که مسئول پرداخت خسارت در چنین فجایی «دولت» است.

جانی که رفت و خسارتی که ماند

«محمد»، یکی از معترضان است. او در انفجار بندر رجایی هم فرزند جوانش را از دست داد و هم متحمل خسارت مالی بالایی شد. محمد برای «شرق» روایت می‌کند که فرزندش روز حادثه محموله‌ای را به بندر شهید رجایی برده بود و دیگر بازنگشت؛ «تریلی پسرم نو بود. همین آذرم‌اه سال گذشته برای خریدش اقدام کرد تا بتواند هزینه‌های زندگی‌اش را تأمین کند. هزینه‌های خرید تریلی و کفی آن در کنار هزینه تعویض لاستیک‌ها، هزینه و... حدود هفت میلیارد شد. شاید بیشتر. هزینه‌ها را هم از طریق دریافت وام‌های سنگین و قرض تأمین کرد. حتی مادرش تکه زمینی را که داشت، یک میلیارد تومان فروخت و روی پول خرید تریلی گذاشت. اما تنها سه ماه کار کرد، شاید هم کمتر اما اجل مهلتش نداد». روز حادثه «محسن»، جان باخت، تریلی از بین رفت و تنها لاشه‌ای از آن باقی ماند: «دیه فرزندم یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان برآورد شد که آن را پرداخت کردند. اما هنوز خبری از خسارت تریلی نیست. بیمه، خسارت را هفت‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان برآورد و اعلام کرد که بابت لاشه به‌جامانده از تریلی، یک میلیارد تومان از این مبلغ کم می‌کند

یعنی شش‌میلیارد خرده‌ای به دست ما می‌رسد. البته آنچه از تریلی به جا مانده، هیچ ارزشی ندارد و به درد ما نمی‌خورد. این مبلغ در حالی برای ما در نظر گرفته شده که تریلی نو بود و امروز قیمت آن بالاتر هم رفته است. با وجود این چون تریلی بیمه بدنه نداشت، نمی‌دانیم آیا این مبلغ دست ما را می‌گیرد یا نه». شرکت بیمه اعلام کرده که بابت واریز وجه، پیامکی به آنها ارسال می‌کند؛ پیامکی که تا لحظه نوشتن این گزارش هیچ خبری از آن نیست؛ «محسن هر ماه حدود ۲۰۰ میلیون تومان بابت اقساط بانکی پرداخت می‌کرد، حالا همین مبالغ از حساب من که ضامن او بودم کسر خواهد شد. این در حالی است که

با توجه به از دست‌رفتن فرزندم، درآمدی که قبلا روی آن حساب می‌کردیم، به دستمان نخواهد رسید. دریافت خسارت خودرو برای بازپرداخت این وام‌ها مهم است، وگرنه چاره‌ای نداریم جز اینکه دیه او را که قرار بود هزینه زندگی همسر و سه فرزندش باشد، برای پرداخت بخشی از این اقساط هزینه کنیم».

هم خسارت جسمی، هم خسارت خودرو

«سعید» اما ۱۴ سال از روزهای زندگی‌اش را در همین بند شهید رجایی کار کرده است. روز حادثه هم به سیاق هر روز سر کار حاضر می‌شود و خودرویش را در پارکینگ می‌گذارد. او به «شرق» توضیح می‌دهد که در این مدت نه خسارت مربوط به آسیب جسمی‌اش پرداخت شده و نه خسارت خودرویش؛ «روز انفجار هم ماشینم آسیب دید و هم از نظر شولای دچار مشکل شدم. به دلیل شدت حادثه مشکل اعصاب و روان هم پیدا کرده‌ام و از آن روز گاهی دچار فراموشی می‌شوم». خودروی سعید یک دستگاه پژوی ۲۰۵ بود. بعد از بررسی‌های کارشناس بیمه مقرر شد که از باب خسارت ماشین مبلغ ۹۰ میلیون تومان به او پرداخت شود. قول و قراری که در حد حرف باقی ماند و با گذشت نزدیک به یک ماه از حادثه هنوز رنگ حقیقت نگرفته؛ «تنها هزینه صاف‌کاری و نقاشی بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ میلیون تومان می‌شود، قطعات را هم باید بخرم، از شیشه و از ماشین بگیر تا پنل کیلومتر و کولر... و مشکل را با بیمه در میان گذاشتم. آنها هم فرم دیگری را پر کردند اما مشخص نشد که آیا مبلغ جدیدی در نظر گرفتند یا نه. از آن روز از همه‌جا خبر هستم». او هفته گذشته معاون دادستان هرمزگان را به صورت اتفاقی در مسیری دیده و شرایط را با او در میان گذاشت؛ «معاون دادستان شماره‌ام را گرفت و قرار شد تماس بگیرد. یک ساعت بعد از این ملاقات با من تماس گرفتند و گفتند که خسارت من ثبت شده. حتی که در بهگیری مربوطه را هم در اختیارم قرار دادند. اما باز هم مشخص نشد میزان خسارتی که برای خودروی من برآورد شده تغییر کرده یا نه. وقتی پرسیدم چه زمانی خسارت ما پرداخت می‌شود، پاسخ دادند که مشخص نیست، چون پرونده‌ها به تهران ارسال شده و هنوز زمان واریز مبالغ مشخص نیست. این خودروها سرمایه زندگی ماست. من با ماشینم مسافرکشی هم می‌کردم تا جرخ زندگم‌ای بچرخد. از دست‌دادن آن برای من به معنای از دست‌رفتن بخشی از معیشت و زندگی‌ام است». سعید از مشکلاتش با پزشکی قانونی هم می‌گوید: «بابت مشکل شولایی که برایم ایجاد شده، به پزشکی قانونی مراجعه کردم. یک هفته درگیر این ماجرا بودم. من را به سه پزشک، متخصص گوش و حلق و بینی، ریه و اعصاب و روان معرفی کردند. به هر سه پزشک مراجعه کردم و نتیجه بررسی‌ها را به پزشک قانونی بردم. آنها اعلام شد که تا چند روز دیگر برایتان پیامکی می‌آید برای مشخص‌شدن نتیجه خسارت که تا امروز نپایانده».

سرگردان شده‌ایم

«تنها گناه‌مان این بود که آن روز در محل کار حاضر بودیم». این گفته «مسلم»، یکی از کارمندان بندر شهید رجایی است که در آستانه بازنشکشی خودروی خود را در روز حادثه از دست داده است. او به «شرق» می‌گوید: «گاهی با خودم فکر می‌کنم که آیا کنش خسارت جانی می‌دیدم اما به این شک، سرگردان بازیگری نمی‌شدم». به خدا که ارزش مال کمتر از جان نیست، به‌خصوص در این دوره و زمانه گرانی و مشکلات اقتصادی. خودروی من ع‌صای دستم بود و وسیله ایاب و ذهابم. یک دستگاه پژو پارس مدل ۹۹ که حدود ۵۰۰، ۶۰۰ میلیون تومان هزینه خرید و... آن کرده بودم». مسلم توضیح می‌دهد که روز حادثه ماشین خود را در پارکینگ قرار می‌دهد؛ جایی که اداره بندر برای کارکنان تدارک دیده بود و حتی بابت استفاده از آن مبالغی را هم دریافت می‌کرد؛ «در روز حادثه بدنه خودرو کاملا تخریب شد. خودرویی که تا آن روز هیچ‌گونه مشکلی نداشت حتی رنگ‌خوردگی، حالا اتاق ماشینم باید تعویض شود». به گفته او، بیمه بعد از انجام بررسی‌های کارشناسی اعلام کرده ۱۲۰ میلیون تومان پرداخت خواهد کرد، اما آنچه در عمل رخ داده سکوت و بی‌خبری است؛ «این وضعیت در حالی است که ماشین من بیش از این ماجرا حدود ۷۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. من برای خرید آن از خرج همسر و فرزندانم رزم. حالا هم مشخص نیست بیمه، خسارات را به چه صورت و چه زمانی پرداخت می‌کند». مسلم به تجمع معترضان در دادگستری هرمزگان هم اشاره می‌کند؛ «پاسخ قانع‌کننده‌ای به ما داده نشد. درحالی‌که ما مقصر حادثه نبوده‌ایم. دادستان به ما گفت که درباره زمان پرداخت مبالغ قوه به شما نمی‌دهم، اما تا شنبه میر کنید اگر پرداخت نشد، بروید از مقصر شکایت کنید. حالا سؤال من این است که مگر مقصر حادثه مشخص است که از او شکایت کنیم؟ به نظر من

گروهی از خسارت دیدگان انفجار بندر شهید رجایی در گفت‌وگو با «شرق» از سرگردانی‌های شان می‌گویند

کاش جان‌مان می‌رفت، نه مال‌مان

خسارت دیده‌ها: این خودروها سرمایه زندگی ما بودند، با اینها مسافرکشی هم می‌کردیم، از دست دادن آنها یعنی از دست دادن بخشی از معیشت

این حرف‌ها برای سرگردان‌کردن ماست، هم اداره بندر و هم شرکت سینا، آن‌قدر پول دارند که بتوانند خسارت همه را به‌سرعت پرداخت کنند».

شادی مکی

منت هم می‌گذارند

«امیر» هم یکی دیگر از کارکنان بندر است که نسبت به بی‌توجهی‌ها انتقاد دارد. او در گفت‌وگو با «شرق» توضیح می‌دهد که بعد از حادثه انفجار، خودروی او هم متحمل خسارت چشمگیری می‌شود: «ماشینم یک دستگاه پژو پارس مدل ۹۶ بود. تصویر و فیلم ماشین را که به استادکارها نشان دادم و در نهایت به این نتیجه رسیدم که میزان خسارت برآورد شده، پاسخ‌گوی تعمیرات خودرویم نیست. با متخصصان تعمیر خودرو صحبت کردم و متوجه شدم که باید برای رنگ ماشین ۴۵ میلیون تومان و برای صافکاری آن هم ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومان پرداخت کنم. این مبالغ را جمع کنید با هزینه قطعاتی که برای سرباکردن دوباره خودرو باید پرداخت کنم. همه این موارد در کنار بیشتر از صد میلیون می‌شود، در حالی که قرار است فقط ۱۲۷ میلیون تومان بابت خسارت ماشینم پرداخت شود. با این قیمت‌ها چاره‌ای ندارم جز اینکه خودرو را دوباره تعمیر کنم، زیرا در صورت فروش آن هم، پول چندانی دستم را نمی‌گیرد تا بتوانم ماشین دیگری بخرم و جایگزین آن کنم». او به تجمع خسارت‌دیدگان خودرو در دادگستری هرمزگان هم اشاره می‌کند؛ «رئیس دادگستری هیچ قول صد‌صدی نمی‌داد و می‌گفت حتی اگر تصادف کنید هم پرداخت خسارت توسط بیمه یکی، دو ماهی طول می‌کشد. با این حال از ما خواست کمی صبر کنیم، شاید خسارت‌های‌مان را بگیرند، دوشنبه بدهند. او به حالت ۵۰-۵۰ صحبت می‌کرد. حتی این را هم گفت که بخشی از خسارات را بیمه‌ها می‌دهند و شاید بخشی را هم خیرین بدهند. این فرد با منت صحبت می‌کرد. آنها با منت صحبت می‌کنند بدون اینکه به این واقعیت توجه کنند که اولا این خودروها سرمایه‌های ما بودند و ما در حادثه‌ای آنها را از دست داده‌ایم که در وقوع آن نقش و تقصیری نداشته‌ایم و دوم اینکه ما خسارت‌دیدگان غالبا حقوق‌بگیر هستیم و هزینه لازم برای تعمیر خسارات سنگینی که به خودروهای‌مان وارده شده را نداریم و به امید دریافت خسارت برای تعمیر خودروهای‌مان هستیم. همه ما نگرانیم که این مبالغ دیر به دستمان برسد و هزینه‌ها را آنچه اکنون هست هم بیشتر شود».

جبران خسارت بر عهده دولت است

محمد‌هادی جعفرپور حقوق‌دان است و به «شرق» می‌گوید که در زمان بروز حوادث غیرمترقیه، مهم‌ترین موضوع توجه به اصل «مسئولیت مدنی دولت یا مسئولیت شخصی دولت» است؛ «در این مواقع فرض بر این است که «دولت» به معنای عام آن یعنی «همه دستگاه‌های حاکمیتی»، یا وابستگان به دولت مکلف به جبران خسارت است.

این اصل استثنائاتی هم دارد مانند اینکه «اشخاص حقیقی» مسبب بروز حادثه بوده‌اند یا اینکه بروز خسارت یا حادثه را تشدید کرده‌اند. استثنای دیگر آن است که محل وقوع به موجب یک قرارداد در اختیار شخص حقیقی یا حقوقی-خصوصی بوده

و متعهد شده است که در صورت وقوع حادثه جبران خسارت کند. فارغ از این استثنائات، قانون مسئولیت مدنی و قاعده مسئولیت مدنی دولت در همه نظام‌های سیاسی تعریف شده است. از همین بابت در مجموعه قوانین کشور قانون «مدیریت بحران کشور» تعریف شده که می‌توان گفت اعتبار آن در حکمرانی در حد شورای عالی امنیت ملی و وظیفه آن مدیریت بحران در زمان بروز حوادث غیرمترقیه است». او ادامه می‌دهد که قانون مدیریت بحران همه دستگاه‌ها را مکلف کرده است که بخشی از بودجه سالانه خود را به مدیریت بحران تخصیص دهند؛ «ماده ۱۲ این قانون اعلام کرده که به دولت اجازه داده می‌شود در صورت وقوع حوادث طبیعی یا سوانح پیش‌بینی‌نشده، معادل ۱.۲ درصد از بودجه عمومی هرساله خود را از محل افزایش سالانه تن‌خواه‌شان، به جبران این خسارت‌ها تخصیص دهند». «ماده ۱۳» این قانون هم بانک مرکزی را مکلف کرده که برای بازسازی جبران خسارت ناشی از وقوع حوادث طبیعی یا سوانح پیش‌بینی‌نشده و مناطق آسیب‌دیده، از محل منابع قرض‌الحسنه یا سایر منابع بانکی، تسهیلات مورد نیاز آسیب‌دیدگان را تأمین کند». جعفرپور برای تشریح وظایف دولت درباره خسارت‌دیدگان حادثه بندر به گزارشی اشاره می‌کند که ۴ اردیبهشت‌ماه، توسط مدیریت بحران استان هرمزگان، سازمان برنامه و بودجه کشور و زیرمجموعه آن در استان مذکور منتشر شده است؛ «این گزارش به‌صراحت به مسئولیت و تقصیر نهادهایی پرداخته که مسبب حادثه بوده‌اند. براساس این گزارش عمده فعالیت‌ی که در اسکنله شهید رجایی انجام می‌شود، توسط دو شرکت بندری سینا وابسته به بنیاد مستضعفان و شرکت بندری بتا متعلق به بخش خصوصی انجام می‌شود. این دو شرکت بالغ بر ۸۳.۶ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری در سال ۱۴۰۲ انجام داده‌اند». این وکیل دادگستری با تأکید بر اینکه جبران خسارت مردم در حادثه بندر شهید رجایی تکلیف دولت است، اضافه می‌کند؛ «براساس برآورد تحلیلی ستاد مدیریت بحران که در گزارش مذکور به آن اشاره شده، مهم‌ترین دلایل وقوع حادثه بندر مواردی مانند فقدان ساحتار استاندارد در تفکیک و انبار کالاها در محوطه بندر، نبود سامانه هوشمند در آثار ردیابی و نظارت بر محموله‌های با خطر، انباشت غیرمتعارف محموله‌های گمرکی و تبعات منفی نگهداری بلندمدت محموله‌های گمرکی بوده است. این گزارش بیانگر آن است که مسبب همه علل و عواملی که منجر به وقوع حادثه شده «دولت» و شرکت‌ها و مؤسساتی است که با دولت قرارداد داشته‌اند. مستند به قانون و قواعد حاکم بر قراردادهای دولتی یا اشخاص خصوصی، دولت تنها بخشی از اختیارات خود را به شرکت‌ها واگذار می‌کند اما تکالیف دولت به آنها را نمی‌شود. اگر شرکت «بتا» به عنوان یک شرکت خصوصی اقدامات گمرکی بندر شهید رجایی را به عهده گرفته به این معناست که شرکت مذکور بخشی از اختیارات دولت را انجام داده اما تکالیف دولت مانند پاسخ‌گویی به مردم در این حادثه بر عهده شرکت مذکور نیست».

وظیفه دولت برای نظارت دقیق بر بندر

او این راهم می‌گوید که گفتن جمله «بروید شکایت کنید» به آسیب‌دیدگان حادثه، این پرسش را مطرح می‌کند که مردم باید از کجا شکایت کنند؟ «نه نهاد به موازات یکدیگر موظف‌اند و متعهد هم شده‌اند که خسارت مردم را جبران کنند. دولت و صنعت بیمه، از سوی دیگر ماده ۲۵ قانون امور گمرکی تصریح کرده است که «مسئولیت حفظ و نگهداری کالای موجود در انبارهای گمرکی از هنگام تحویل‌گرفتن تا زمان تحویل‌دادن آن با مرجع تحویل گیرنده کالاست» که مرجع تحویل‌گیرنده هم اداره کمرکات است. این اداره وظیفه دارد کالاها موجود در انبارهای گمرک را در مقابل خطرات ناشی از آتش‌سوزی، انفجار و... بیمه کرده و حق بیمه مربوطه را هنگام ترخیص از صاحب کالا وصول کند. بنابراین به موجب این ماده تکلیف دولت مشخص است». جعفرپور به عللی اشاره می‌کند که بر اساس آنها بیمه‌ها نمی‌توانند تعجب‌شده، به جبران خسارت را در صورت درست اجرا کنند؛ «نخست آن‌که برآورد حجم واقعی خسارت‌ها ممکن نیست، محدودیت سقف پوششی بیمه‌ها در برخی موارد، محدودیت قرارداد مربوط به تعهدات شرکت بیمه‌گر، به بیان دیگر تا زمانی که بانک مرکزی به شرکت بیمه‌گر اجازه ندهد نمی‌تواند بیشتر از تعهدات بیمه‌ای به بیمه‌گذار خسارت پرداخت کند. علت مهم دیگر آن است که بیمه زمانی می‌تواند خسارت پرداخت کند که حادثه منجر به خسارت جزء استثنائات قرارداد بیمه‌ای نباشد. آخرین علت هم آن است که بسیاری از کانتینرها و کالاهای تجاری که به گمرک شهید رجایی وارد شده خارجی هستند که برآورد ارزش چنین کالایی چالش‌های خاص خود را دارد». به باور این حقوق‌دان، اگر دولت بر اقدامات انجام‌شده در بندر شهید رجایی نظارت دقیقی داشت، اگر تفکیک کالاها به‌درستی انجام می‌شد و محموله‌ها و محصولات گمرکی ثبت می‌شدند، احتمال وقوع حادثه کمتر بود؛ «البته یکی از چالش‌هایی که مدیران دولتی به آن اشاره می‌کنند، موضوع برآورد خسارات واقعی است که ممکن است سبب سوءاستفاده برخی افراد شود. با این حال براساس اصل مسئولیت دولتی، بنا به وضعیت موجود و شرایط حاکم در محیط جغرافیایی وقوع حادثه، دولت نباید به مسئله سوءاستفاده پهای چندانی بدهد و فقط به‌عنوان دولت و حکومت باید نسبت به جبران خسارت و اعاده وضعیت افراد به حالت قبل از حادثه اقدام کند».

خبر روز

چرا برخی ازوام بازنشستگی محروم ماندند؟

مدیرعامل صندوق بازنشستگی کشوری از اعلام اسامی واجدان شرایط دریافت وام ضروری ۵۰ میلیون تومانی خبر داد و مراحل پرداخت آن را در ۱۰ مرحله تشریح کرد.

حجت میرزایی اعلام کرد: «با بررسی نهایی درخواست‌ها، از میان ۸۵۰ هزار نفر ثبت‌نام‌کننده، حدود ۳۰۰ هزار نفر براساس سقف اعتبار تعیین‌شده از سوی بانک صادرات ایران، واجد شرایط دریافت وام ۵۰ میلیون تومانی تشخیص داده شدند». او افزود: «پرداخت این وام‌ها به صورت تدریجی و در ۱۰ مرحله طبق اولویت‌بندی انجام خواهد شد که اولین مرحله از نیمه خرداد آغاز و آخرین مرحله تا پایان اسفند سال جاری به اتمام می‌رسد».

او ادامه داد: «تلاش می‌کنیم با هماهنگی بانک عامل، پرداخت‌ها را به صورت منظم و طبق برنامه‌ریزی انجام دهیم تا تمامی واجدان شرایط در اسرع وقت از این تسهیلات بهره‌مند بشوند». تسهیلات وام ضروری سال ۱۴۰۴ مبلغ ۵۰ میلیون تومان با کارمزد سالانه چهار درصد و بازپرداخت ۶۰ماهه انجام می‌شود. در این میان عده‌ای از دریافت این وام محروم مانده‌اند. مدیرکل خدمات رفاهی صندوق بازنشستگی کشوری به سؤال پرتکرار بازنشستگان درباره چرایی مشمول‌نشدن بخشی از بازنشستگان ثبت‌نام‌کننده برای دریافت وام ۵۰ میلیون تومانی پاسخ داد. شیخی با اشاره به اعتراض برخی بازنشستگان که نامشان در فهرست دریافت‌کنندگان وام اعلام نشده است، توضیح داد که به دلیل محدودیت سقف اعتباری بانک عامل، تنها ۳۰۰ هزار نفر از واجدان شرایط در فهرست مشمولان دریافت قرار گرفتند.

او افزود: «انتخاب بازنشستگان براساس اولویت‌بندی انجام شده است؛ کسانی که تاکنون وام دریافت نکرده‌اند در اولویت اول قرار دارند. پس از آن، افرادی که یک یا چند وام قبلی داشته‌اند و وام‌شان تا قبل از ثبت‌نام تسویه شده بود، در اولویت‌های بعدی قرار گرفتند و در نتیجه افرادی که وام تسویه‌نشده داشتند، از ابتدای فرایند اولویت‌بندی حذف شدند». او تأکید کرد که سقف وام ۵۰ میلیون تومانی اعتباری معادل ۳۰۰ هزار نفر بوده و به‌همین دلیل برخی از بازنشستگان که واجد شرایط بودند، به دلیل محدودیت اعتبار موفق به دریافت وام نشده‌اند. مدیرکل خدمات رفاهی صندوق بازنشستگی کشوری همچنین اعلام کرد مبلغ وام ضروری بازنشستگان در سال جاری به ۵۰ میلیون تومان افزایش یافته و بازپرداخت آن در اقساط ۶۰ماهه با کارمزد چهار درصد انجام می‌شود.

او افزود: «فرایند ثبت‌نام اینترنتی به پایان رسیده و در حال حاضر فرایند اولویت‌بندی برای تعیین دریافت‌کنندگان و نیز به پایان رسیده و نتایج آن از امروز در درگاه خدمات الکترونیک صندوق به صورت برخط و بدون هیچ هزینه‌ای اعلام شده است».

لینک‌های مشکوک را باز نکنید

ایرنا؛ رئیس پلیس فضای پایتخت گستر؛ با وجود اطلاع‌رسانی‌های بسیار و آموزش‌های شهروندی، هنوز بیشترین پرونده‌های پلیس فتا مربوط به پیامک‌های حاوی لینک آلوده است. داوود معظمی‌گودرزی افزود: «مثلا پیامکی برای شما ارسال می‌شود تحت عنوان طرح حمایتی دولت، کمک هزینه معیشتی و... که حاوی یک لینک است و از شما درخواست می‌شود برای دریافت جزئیات بیشتر روی لینک کلیک کنید. به محض کلیک‌کردن و واردکردن اطلاعات مورد نیاز، تلفن همراه شما هک شده و تمام اطلاعات شما برای کلاهبرداران سایبری ارسال می‌شوند. با این اقدام، حتی اطلاعات حساب بانکی شما نیز در اختیار این سودجویان قرار می‌گیرد و ممکن است حساب‌های شما در کمتر از چند ثانیه خالی شوند. حتی ممکن است این پیامک‌ها از طرف دوستان و آشنایان شما ارسال شود؛ زیرا گوشی آنها نیز هک شده و برای ساینرین پیامک ارسال شده است».