گزارش یک

زهرا چیذری

ساماندهی خدمات زیست محیطی در تنگه هرمز

رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست: سازوکار جدیدی برای خدمات دریایی، ایمنی و زیست‌محیطی به کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز در چارچوب حقوق بین‌الملل و با توجه به حاکمیت ایران و عمان بر این آبراه راهبردی طراحی شده‌است

سال‌های سال است تنگه هرمز به عنوان شاهرگ انرژی جهان در اختیار تمام کشـــورهای دنیا بوده و عبور نفتکش‌هـــا از این تنگه در آب‌های سرزمینی ایران و عمان خیلی وقت‌ها با نشت نفت و آســـیب‌هایی به محیط‌زیســـت منطقه همراه بوده‌اســـت. آســـیب‌های انباشته‌شده به محیط‌زیســـت خلیج فارس از زمان جنگ نفتکش‌هـــا در دهـــه ۱۹۸۰، جنگ‌های خلیج فارس و همچنین درگیری‌های اخیر گریبانگیر این اکوسیستم زیســـت‌محیطی شده‌است. حالا اما آنطـــور که رئیس ســـازمان حفاظت محیط‌زیســـت خبر می‌دهد سازوکار جدیدی میان ایران و عمان برای ارائه خدمات دریایی، ایمنی و زیست‌محیطی به کشتی‌های عبوری از تنگـــه هرمـــز تدوین شده‌اســـت؛ طرحی که در چارچوب حقـــوق بین‌الملل و با توجه به حاکمیت دو کشـــور بر این آبـــراه راهبردی طراحی شـــده و قرار اســـت بعد از این عبور و مرور کشتی‌ها از تنگه هرمز را ضابطه مند کند.

محمدرسول مرادی|ایرنا

جنگ تحمیلی سوم و تهاجم ناجوانمردانه امریکا و رژیم صهیونیستی به کشورمان موجب شد تا قدرت و توان نظامی ایران و همچنین ظرفیت‌های بالقوه ژئوپلتیکی کشـــورمان به دنیا معرفی شود. یکی از این ظرفیت‌های ژئوپلتیک تنگه هرمز در آب‌های ســـرزمینی ایران است که سالیان ســـال به عنوان شاهراهی در تجارت دریایی دنیا خدمات رایگان ارائه می‌کرد، آن هم در حالی تبعات زیست‌محیطی عبور و مرور نفتکش‌ها و انواع و اقســـام کشتی‌های باری بر محیط‌زیست دریایی کشورمان تحمیل می‌شد بدون آنکه کشتی‌های عبوری و کشورهای مبدأ و مقصد آنها هیچ‌گونه مسئولیتی در قبال این آلودگی بپذیرند. این مسئله موجب شـــده‌بود هزینه‌های آلودگی‌های زیســـت‌محیطی عبور و مرور از تنگه هرمز روی دوش ایران و عمان به عنوان دو کشـــور ذی‌حق سنگینی کند و به جای آنکه از منافع آب‌های ســـرزمینی خود بهره ببرند، برای ارائه این خدمات رایگان به کشـــتی‌های تجاری ســـایر کشورهای جهان هزینه هم بکنند. جنگ اخیر اما موجب شد معادلات تازه‌ای در عبور و مرور کشتی‌ها و تجارت دریایی از آب‌های سرزمینی ایران شکل بگیرد و بر همین اساس سازوکار جدیدی میان ایران و عمان برای ارائه خدمات دریایی، ایمنی و زیست‌محیطی به کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز تدوین شده‌است.

■ هرمز در محدوده حاکمیت ایران و عمان

قطعاً شما هم صحبت‌های رئیس جمهور امریکا و تیم رسانه‌ای‌اش درباره اینکه تنگه هرمز جزو آب‌های آزاد جهان است، شـــنیده‌اید، اما طبق توضیحات رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست در خصوص وضعیت حقوقی تنگه هرمز، در باریک‌ترین نقطه، عرض تنگه هرمز حدود ۲۱ مایل دریایی است و با توجه به تقسیمات حقوق دریاها، تمام این محدوده در دریای سرزمینی یا منطقه نظارت ایران و عمان قرار می‌گیرد.

تنگه هرمز به طور کامل در محدوده آب‌های تحت حاکمیت و نظارت ایران و عمان قرار دارد و دو کشور بر اســـاس قواعد حقوق بین‌الملل از اختیارات لازم برای مدیریت و ارائه خدمات در این آبراه برخوردار هستند.

شینا انصاری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست کشورمان در نشست خبری خود، درباره ساز و کار طراحی شـــده در خصوص ارائه خدمات دریایی در تنگه هرمز اینگونه توضیح داد: «در نشست بررسی ابعاد حقوقی و اجرایی این طرح، اعلام شـــد یکی از محورهای اصلی سازوکار جدید، ارائه خدمات مرتبط با حفاظت از محیط زیست دریایی، راهنمایی ناوبری، عملیات جست‌وجو و نجات و مدیریت آلودگی‌های دریایی اســـت. به گفته مســـئولان، این خدمات با همکاری ایران و عمان به کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز ارائه خواهد شد.»

■ جبران خسارت و هزینه خدمات

رئیس ســـازمان حفاظت محیط‌زیست با رد برخی ادعاها درباره حاکم بودن نظام «عبور ترانزیتی» در تنگه هرمز تصریح کرد: «بر اساس کنوانسیون‌های موجود حقوق بین‌الملل دریاها، رژیم حقوقی حاکم بر این منطقه «عبور بی‌ضرر» است و فعالیت‌هایی نظیر ایجاد آلودگی زیست‌محیطی، عملیات نظامی، صید و ماهیگیری یا ســـایر اقداماتی که ناقض این اصل باشـــد، می‌توانـــد مشـــمول محدودیت‌ها و مسئولیت‌های حقوقی شود.» بنا به تأکید انصاری در صورت وقوع خســـارت‌های زیســـت‌محیطی یا ایجاد آلودگی، کشورهای ساحلی حق دارند علاوه بر مطالبه جبران خسارت، هزینه خدماتی را که برای تأمین ایمنی دریانوردی، حفاظت محیط‌زیســـت و پشتیبانی از کشـــتی‌های عبوری ارائه می‌کنند، دریافت کنند. به گفته وی، ســـازوکار اجرایی این نظام جدید با همکاری ایران و عمان تنظیم خواهد شد و تمامی اقدامات پیش‌بینی‌شده در چارچوب قواعد و مقررات شناخته‌شـــده حقـــوق بین‌الملل دریاها قرار دارد.

■ عوارض نه هزینه خدمات

انصـــاری دربـــاره جزئیـــات دریافـــت عوارض زیست‌محیطی از کشتی‌های عبوری تنگه هرمز با تأکید بر اینکه آنچه در حال حاضر مطرح است صرفاً دریافت عوارض نیست، بلکه مجموعه‌ای از خدمات دریایی، ایمنی و زیســـت‌محیطی است که از سوی کشـــورهای ســـاحلی ارائه می‌شود، افزود: «هنوز قیمت‌گـــذاری نهایی این خدمات انجام نشـــده و طرح در مرحله بررســـی و تدوین قرار دارد، اما بخشی از مصادیق آن به آسیب‌های محیط‌زیستی ناشی از تردد کشتی‌ها و مخاطراتی که متوجه اکوسیســـتم‌های دریایی می‌شـــود، مربوط است.»

خدماتـــی مانند هدایـــت و راهبری کشـــتی‌ها، سیگنال‌دهی دریایی، نظارت بر تردد و همچنین اقدامـــات لازم بـــرای جلوگیری از آســـیب‌های زیست‌محیطی از جمله مواردی است که می‌تواند مبنای دریافت این هزینه‌ها قرار گیرد.

این مقـــام مســـئول تصریح کرد: «آســـیب‌های انباشته‌شـــده به محیط‌زیســـت خلیج فارس از زمان جنگ نفتکش‌ها در دهه ۱۹۸۰، جنگ‌های خلیج فـــارس و همچنین درگیری‌هـــای اخیر، ضـــرورت تأمین منابـــع مالی بـــرای حفاظت و بازسازی اکوسیستم‌های آسیب‌دیده را دوچندان کرده‌است.»

■ ســـاماندهی خدمات دریایی و تعیین چارچوب‌های حقوقی و محیط‌زیستی

احمدرضا لاهیجان‌زاده معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌ها ســـازمان حفاظت محیط‌زیست هم از آغاز تدوین نظام‌نامه اخذ خدمات زیست‌محیطی در تنگه هرمز خبر داد و گفت: «این طرح با هدف ساماندهی خدمات دریایی و تعیین چارچوب‌های حقوقی و محیط‌زیســـتی مرتبط با عبـــور و مرور کشتی‌ها در این آبراه راهبردی در حال تهیه است.» به گفتـــه وی تدوین ایـــن نظام‌نامـــه حدود دو هفته پیش با دســـتور رئیس ســـازمان حفاظت محیط‌زیســـت آغاز شـــد و در تهیه آن از منابع و مراجع بین‌المللی، همچنین نظرات کارشناسان داخلی و بخش‌های مختلف ســـازمان اســـتفاده شده‌اســـت. لاهیجان‌زاده در خصوص جزئیات بیشتر طرح ساماندهی خدمات دریایی و تعیین چارچوب‌هـــای حقوقی و محیط‌زیســـتی تنگه هرمز اینگونه توضیح داد: «پیش‌نویس اولیه این نظام‌نامه طی روزهای اخیر تکمیل شده و در حال حاضر برای بررسی و طرح در شـــورای معاونین سازمان آماده است. پس از تصویب در این شورا و تأیید نهایی، این سند برای طی مراحل بعدی به مراجع ذی‌ربط ارسال خواهد شد.»

در این نظام‌نامه مجموعه‌ای از شـــاخص‌ها برای تعیین خدمات و عوارض زیست‌محیطی در تنگه هرمز پیش‌بینی شده‌است که از جمله آنها می‌توان به ظرفیت ناخالص کشتی، نوع کشتی، نوع محموله، میزان و ریسک بالقوه آلودگی، نوع سوخت مصرفی، سطح انطباق با الزامات کنوانسیون مارپل و سوابق تخلفات زیست‌محیطی اشاره کرد. به گفته معاون محیط‌زیست دریایی و تالاب‌ها سازمان حفاظت محیط‌زیست، این شاخص‌ها در قالب یک فرمول محاســـباتی و در چارچوبی حدود ۱۸ تا ۱۹ ماده تنظیم شـــده که در آن ضریب‌های مختلف برای انواع محموله‌ها، مناطق حساس زیست‌محیطی و میزان انتشـــار آلاینده‌ها در نظر گرفته شده‌است. لاهیجان‌زاده تأکید کرد: «مبلغ و جزئیات نهایی عوارض آسیب‌ها هنوز قطعی نشده و پس از تصویب نظام‌نامه و طی فرآیندهای قانونی، به صورت رسمی اعلام خواهد شد.»

وی بـــه برگـــزاری جلســـه‌ای با حضـــور معاون رئیس‌جمهور و وزیر امور خارجه اشاره کرد و افزود: «هماهنگی‌های بین‌دســـتگاهی در خصوص این طرح در حال انجام است.»

گزارش ۲

مهسا گربندی

مترو و اتوبوس رایگان را از ریل خارج کردند

۱۰۰ روز مترو و اتوبوس رایگان و هیاهوی فراوان شورای شهر دراین‌باره نهایتاً برای ادامه رأی نیاورد هیاهویی که آن ۱۰۰ روز رایگان را هم تلخ کرد

حمایت از شهروندان، یک ضرورت محدودیت منابع نیز واقعیتی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. طرح رایگان شدن مترو و اتوبوس برای برخی گروه‌های هدف، درســـت در میانه این دو دغدغه متوقف شد. پیشنهادی که با هدف کاهش هزینه‌های زندگی و تشویق مشارکت اجتماعی مطرح شده بود، اما در نهایت به دلیل اختلاف‌نظرها درباره شیوه اجرا و تأمین منابع مالی، از دستور کار شورای شهر تهران خارج شد.

اختلاف‌نظرها در جلسه روز گذشته شورای شهر، خود در آرای اعضا نشان داد. برخی از بندهای اصلی طرح نتوانستند حمایت کافی را جلب کنند و همین موضوع ادامه بررسی آن را با چالش مواجه کرد. در نهایت، پیشنهاددهندگان ترجیح دادند طرح را از دســـتور کار خارج کنند، تصمیمی که فعلاً پرونده رایگان شدن مترو و اتوبوس برای گروه‌های هدف را به بایگانی شورا فرستاد.

■ ماجرای طرح رایگان شدن مترو و اتوبوس

ماجرا به ماه‌های گذشته بازمی‌گردد، از ۹ اسفند سال گذشته و در پی شکل‌گیری شرایط جنگی و اعلام وضعیت اضطراری در کشـــور که شهرداری تهران در راستای تســـهیل رفت‌وآمد شهروندان، کاهش ترافیک و مدیریت بهتر شرایط، استفاده از خدمات حمل‌ونقل عمومی را (مترو و اتوبوس) به‌طور موقت، رایگان اعلام کرد. چندی بعد، مدیریت شهری در پی طراحی سازوکاری برای حمایت از برخی شهروندان و افزایش مشارکت اجتماعی، پیشنهاد اصلاح نظام قیمت‌گذاری بلیت مترو و اتوبـــوس را ارائه کرد. بر اســـاس این طرح، گروهی از شـــهروندان از جمله دهک‌های پایین درآمدی، افراد نیازمند حمایت و همچنین کسانی که در حوزه‌هایی مانند پرداخت به‌موقع عوارض شهری، تسویه بدهی‌های شهرداری یا تفکیک زباله از مبدأ مشـــارکت فعال داشـــتند، می‌توانستند از خدمات حمل‌ونقل عمومی به‌صورت رایگان استفاده کنند.

طراحان معتقد بودند این پیشنهاد می‌تواند علاوه بر کاهش بخشی از هزینه‌های زندگی شهروندان، نوعی مشوق برای ایفای مسئولیت‌های اجتماعی نیز باشد، اما آنچه روی کاغذ و همچنین گفت‌وگوی مدیران شهری در رسانه‌ها جذاب به نظر می‌رسید، در صحن شورا با مخالفت‌هایی روبه‌رو شد. البته که هر کدام از اعضای مخالف نیز دلایل خود را داشتند.

■ رأی‌هایی که طرح را متوقف کرد

دیروز، علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران، پس از پایان جلسه شورا اعلام کرد که در جریان بررسی طرح، بندهای مختلف آن به رأی گذاشته شد، اما بخش قابل توجهی از مواد پیشنهادی نتوانست آرای لازم را به دست آورد.

به گفته او، در یکـــی از مهم‌ترین بخش‌های طرح، تعداد آرای موافق و مخالف برابر و هر کدام ۱۰ رأی بود، نتیجه‌ای که عملاً به معنای رد شـــدن آن بند محسوب می‌شد. نادعلی توضیح داد: «با توجه به اینکه بخش قابل توجهی از بندهای پیشـــنهادی رأی نیاورد، عملاً چارچوب و روح اصلی طرح دچار تغییر می‌شـــد و آنچه باقی می‌ماند بـــا هدف اولیه پیشـــنهاددهندگان همخوانی نداشت. بر همین اساس، پیشنهاددهندگان تصمیم گرفتند طرح را پس بگیرند.»

او تصریح کرد: «در حال حاضـــر تصمیمی درباره اجرای رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی اتخاذ نشده و موضوع از دستور کار خارج شده‌است.»

■ اختلاف بر ســـر اصل حمایت یا شـــیوه حمایت؟

میثم مظفر، رئیس کمیته بودجه شورای شهر تهران نیز معتقد است ماهیت این طرح متوجه دو محور اصلی طرح بـــود، حمایت از اقشـــار کم‌برخوردار و تشویق شهروندان مسئولیت‌پذیر.

او گفت: «شهروندانی که در طرح مسئولیت‌پذیری شهروندی، نســـبت به ایفای نقش خود در مسائلی نظیر تکفیک زباله از مبدأ، پرداخت عوارض و دیون شهری و موارد دیگر مسئولیت‌پذیر بودند، در کنار اقشار نیازمند حمایت و اقشار ضعیف از لحاظ شرایط اقتصادی، از خدمات رایـــگان حمل و نقل عمومی اســـتفاده کنند، اما همین بخش‌ها نتوانست نظر اکثریت اعضای شورا را جلب کند و در نهایت طراحان ترجیح دادند طرح را پس بگیرند.»

بررسی فضای جلسه شورا نشان می‌دهد مخالفان بیش از آنکه با اصل حمایت از شهروندان مخالفت داشته باشند، نسبت به شـــیوه اجرای طرح و نحوه تعیین مشمولان آن تردیدهایی مطرح کرده بودند. از نگاه برخی اعضا، تفکیک شـــهروندان بر اساس شاخص‌هایی مانند عضویت در باشگاه شهروندی، میزان مشـــارکت در برنامه‌های شهری یا وضعیت پرداخت عوارض، می‌توانســـت در اجرا با ابهام‌ها و چالش‌هایی همراه باشد.

در کنار این موضوع، نگرانی‌هایی نیز درباره آثار مالی و نحوه جبران درآمدهای حاصـــل از فروش بلیت مترو و اتوبوس مطرح شد، موضوعی که در نهایت بر سرنوشت طرح تأثیر گذاشت.

میان حمایت اجتماعی و دغدغه‌های مالی

موضوع رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی در برخی شهرهای جهان اجرای شـــده و همواره محل بحث کارشناســـان قرار دارد. موافقان معتقدند کاهش هزینه استفاده از مترو و اتوبوس می‌تواند به افزایش اســـتفاده از حمل‌ونقل عمومی، کاهش ترافیک و کاهش آلودگی هوا منجر شود. در مقابل، منتقدان هشدار می‌دهند که اجرای چنین طرح‌هایی بدون پیش‌بینی منابع مالی پایدار، ممکن است کیفیت خدمات را تحت‌تأثیر قرار دهد و فشـــار بیشتری بر بودجه مدیریت شهری وارد کند.

در تهران نیز واکنش شـــهروندان به این پیشنهاد دوگانه بود. برخی از شـــهروندان، به‌ویژه در شرایط اقتصادی فعلی، رایگان‌شـــدن حمل‌ونقل عمومی برای دهک‌های پایین درآمدی را اقدامی حمایتی و ضروری می‌دانستند. در مقابل، گروهی دیگر معتقد بودند اولویت مدیریت شـــهری باید افزایش تعداد واگن‌ها، کاهش ازدحام، توســـعه خطوط و بهبود کیفیت خدمات باشـــد، چراکـــه حمل‌ونقل ارزان اما ناکارآمد، الزاماً رضایت شـــهروندان را به همراه نخواهد داشت.

این طرح به مقصد نرســـید، اما سؤالی را ایجاد کرد که همچنان پیش روی مدیریت شهری قرار دارد، اینکه در روزهای سخت اقتصادی، چگونه می‌توان از شهروندان حمایت کرد، بی‌آنکه کیفیت و پایداری خدمات عمومی آسیب ببیند؛ سؤالی که هنوز جواب روشنی برای آن پیدا نشده‌است.

یادداشت

بلاتکلیفی محاکم دادگستری در بررسی مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی!

حامد دهقانی

بعد از حوادث سال ۸۸ که طی آن تعدادی از دانشجویان و اساتید دستگیر و حتی برخی از آنها از ادامه تحصیل تعلیق یا محروم شدند، شورای عالی انقلاب فرهنگی که ریاست آن بر عهده رئیس‌جمهور است و البته دیگر رؤسای قوه هم عضو آن هستند، مصوبه‌ای را گذراند که به موجب آن اعتراض دانشجویان و اساتید دانشگاه‌ها نسبت به تصمیمات هیئت‌ها و کمیته‌های وزارتخانه‌های علوم و بهداشت از جمله کمیته انضباطی، هیئت‌های امنای دانشگاه‌ها، سازمان سنجش و برخی مراجع دیگر از صلاحیت دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی خارج شد. در آن زمان اعتراضاتی نسبت به این مصوبه انجام و حتی برخی صاحبنظران و اساتید و حقوقدانان اعلام کردند این مصوبه مغایر اصل ۱۵۶ قانون اساسی و خلاف شرع است. در سال ۱۴۰۲ شورای عالی انقلاب فرهنگی با ریاست شهید رئیسی اقدام به اصلاح مصوبه مذکور کرد و با پیش‌بینی «هیئت عالی تجدیدنظر» امکان رسیدگی مجدد و اعتراض را برای دانشجویان و اساتید و کارکنان دانشگاه‌ها فراهم کرد.

اما اخیراً رأیی در فضای مجازی منتشر شد که حکایت از ابطال این مصوبه دارد. بر اساس این رأی یکی از محاکم دادگستری تهران مصوبه شورای عالی انقلاب فرهنگی را مغایر قانون اساسی تشخیص داد و حکم به ابطال آن داد. پس از اعتراض شورای عالی انقلاب فرهنگی به این رأی دادگاه تجدید نظر اعتراض شـــورا را به دلیـــل خارج از مهلت بودن نپذیرفت و قرار رد تجدید نظرخواهی صادر کرد و حکم به مرحله قطعیت رســـید. بنا بر گفته وکیل این پرونده از این پس دانشجویان و اســـاتید دانشگاه‌های دولتی می‌توانند برای پیگیری حقوق خود به دیوان عدالت اداری مراجعه کنند و اســـاتید و دانشجویان دانشگاه‌های آزاد و غیرانتفاعی نیز امکان مراجعه به محاکم عمومی دادگستری را دارند و براین اساس مصوبه شورای عالی انقلاب فرهنگی دیگر اعتباری ندارد و راه شکایت برای افراد باز شده‌است.

این ادعاهای وکیل پرونده در حالی مطرح شـــده که برابر بخشنامه رئیس قوه قضائیه به کلیه محاکم سراسر کشور محاکم دادگستری صلاحیت ورود به مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی را ندارند. در این بخشنامه تصریح شده‌است که «مصوبات و تصمیمات شورای عالی انقلاب فرهنگی طبق دســـتور صریح مقام معظم رهبری مدظله‌العالی که طی شماره ۵۳۳۸۷/۱ مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۱۹ اعلام شده معتبر و لازم‌الاجرا بوده و مراجع قضایی موظف به رعایت مصوبات و تصمیماتی که با امضای رئیس جمهور و رئیس شورای عالی انقلاب فرهنگی ابلاغ شده، هستند. لذا بدین‌وسیله مؤکداً به کلیه مراجع قضایی اعم از دیوان عدالت اداری و دادگاه‌ها اعلام می‌شود از ورود به دعاوی مربوط به ابطال یا نقض مصوبات و تصمیمات آن شورا در هر مرحله‌ای از رسیدگی خودداری نمایند. رؤسای کل دادگستری استان‌ها مسئول حسن اجرای این بخشنامه می‌باشند.»

گفتنی است در سال ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی در زمان اصلاح قانون دیوان عدالت اداری مصوبه‌ای را گذراند که طی آن مصوبات شـــورای عالی انقلاب فرهنگی هم قابل شکایت در دیوان عدالت اداری باشد، اما شورای نگهبان با این استدلال که مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی در حکم قانون است آن را مغایر با شرع دانست و مصوبه مجدداً به مجلس عودت گردید و مجلس شورای اسلامی جهت تأمین نظر شورای نگهبان مصوبه را از دستور مجلس خارج کرد و پرونده آن در مجلس بسته شد. تلاش‌ها برای ضابطه‌مند کردن مصوبات شورای عالی انقلاب فرهنگی تا سال ۱۴۰۲ ادامه داشت که مجدداً موضوع نظارت دیوان عدالت اداری بر شورای عالی انقلاب فرهنگی در دستور کمیسیون قضایی مجلس شورای اسلامی قرار گرفت و پس از برگزاری چندین جلسه در نهایت برابر آخرین مصوبه مجلس که به تأیید شورای نگهبان رسید مقرر شد دیوان عدالت اداری صلاحیت رسیدگی به مصوبات و تصمیمات زیرمجموعه‌های شورای انقلاب فرهنگی از قبیل هیئت (کمیسیون)ها، کارگروه (کمیته)ها، شوراها و ستادها را داشته‌باشد.

برابر ماده ۱ سند تحول شـــورای عالی انقلاب فرهنگی که به تأیید رهبر شهید انقلاب نیز رسیده اســـت جایگاه و مأموریت شـــورای عالی انقلاب فرهنگی بدین شرح تعریف شده‌است. «به موجب اصل پنجاه و هفتم قانون اساسی و بر اساس احکام صادره توسط امام خمینی(ره) و مقام معظم رهبری (مدظله العالی)؛ شورای عالی انقلاب فرهنگی، قرارگاه مرکزی فرهنگی کشور، ســـتاد عالی فرهنگ و علم نظام و مرجع عالی سیاست گذاری، طراحی و برنامه‌ریزی کلان، ساماندهی، راهبری، هدایت، نظارت و ارزیابی راهبردی در حوزه‌های فرهنگ و علم کشور است که با بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت دستگاه‌های عضو و موظف، نخبگان و فعالان مردمی قلمرو فرهنگ و دانش به ویژه عناصر فرهیخته و جهادی انقلاب اسلامی فعالیت می‌نماید. مصوبات این شورا به عنوان اسناد بالادستی در فرایند تصمیم گیری□های کلان و اجرایی متناظر در حوزه فرهنگ و دانش برای نهادها و دستگاه‌ها؛ لازم‌الاتباع و لازم‌الاجرا می‌باشد.»

حال با توجه به ابطال مصوبه شورای عالی انقلاب فرهنگی و اینکه احکام دادگاه لازم‌الاجرا می‌باشد و عدم اجرای آن مجازات انفصال را به دنبال دارد باید منتظر واکنش رئیس قوه قضائیه به این رأی باشیم تا با اختیاراتی که در ماده ۴۷۷ قانون آیین دادرسی کیفری به ایشان اعطا شده‌است، آیا رأی مارالذکر را خلاف شرع اعلام خواهد کرد یا خیر؟ تا مجدداً در دیوان عالی کشور مورد رسیدگی قرار گیرد.

قابل ذکر است در سال‌های گذشـــته پیرامون دعوای عیسی امینی (رئیس اسبق کانون وکلای مرکز) نسبت به تصمیم کمیته انضباطی دانشگاه آزاد که حکم بر اخراج نامبرده صادر شده‌بود، محاکم دادگســـتری تهران حکم بر نقض تصمیم کمیته انضباطی صادر نمودند که پس از پیگیری‌های مسئولان دانشـــگاه آزاد با دستور رئیس قوه رأی صادره خلاف شرع اعلام شد و برای رســـیدگی مجدد به دیوان عالی کشور ارسال شد و قضات دیوان عالی کشور در رأی خود به استناد به اینکه محاکم عمومی بر اساس مصوبه شورای عالی انقلاب فرهنگی صلاحیت بررسی ندارند رأی را نقض و قرار رد شکایت صادر کرد.

خبر

معاون سازمان پسماند شهرداری تهران خبر داد

تخلیه ۱۰ هزار تن پسماند ساختمانی جنگ ۱۲ روزه در تهران

معاون خدمات شـــهری و امور خودرویی ســـازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران با تشریح اقدامات این سازمان در مدیریت پسماندهای ناشی از جنگ، از تخلیه ۱۰ هزار تن پسماند در جریان جنگ ۱۲ روزه خبر داد و گفت: حجم آوارهای ناشـــی از جنگ رمضان نیز حدود دو برابر آوارهای جنگ ۱۲ روزه بوده اســـت.

داوود افشار با اشاره به اقدامات این ســـازمان در جمع‌آوری پسماندهای ناشی از جنگ اظهار کرد: در هر دو مقطع جنـــگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان، اقدامات لازم در این حوزه انجام شد. وظیفه اصلی سازمان مدیریت پسماند شـــهرداری تهران در شرایط جنگی، بازگشایی معابر و پشتیبانی از مناطق بیست‌ودوگانه شهر بود. بخش عمده پسماندهایی که در جریان جنگ جابه‌جا شد، شامل آوارهای ساختمانی بود.

وی ادامه داد: پس از گذشـــت حدود دو ماه و انجام فرآیند جداســـازی اقلام و وسایل ارزشمند که حدود ۵۰ درصد از آوار را تشـــکیل می‌دهد، با نظر دادستانی و شهرداری منطقه مربوطه، ۵۰ درصد باقی‌مانده به مراکز آرادکوه یا آبعلی انتقال می‌یابد.

وی افزود: در جریان جنگ ۱۲ روزه، سازمان مدیریت پســـماند شهرداری تهران طی ۲۰ روز، ۱۰۲ مأموریت آواربرداری انجام داد. در این مدت ۵۳۲ دستگاه ماشین‌آلات به کار گرفته شد و در مجموع ۲ هزار و ۸۸ سرویس انتقال نخاله و پسماند انجام گرفت که حدود ۵۰ درصد آن را ضایعات ارزشمند تشـــکیل می‌داد. بر همین اساس، حدود هزار سرویس به آرادکوه منتقل شد. در مجموع نیز طی جنگ ۱۲ روزه، ۱۰ هزار تن پسماند تخلیه و به آرادکوه انتقال یافت.

معاون خدمات شهری سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران، در گفت‌وگو با ایسنا اضافه کرد: در جنگ رمضان نیز از ۹ اسفندماه و همزمان با آغاز درگیری‌ها، اقدامات این سازمان آغاز شد. در طول ۳۸ روز جنگ، هزار و ۷۰۴ دستگاه ماشین‌آلات برای آواربرداری اعزام و ۶۰۳ مأموریت انجام شد. همچنین ۴ هزار و ۳۲ سرویس انتقال آوار به محل‌های مورد تأیید صورت گرفت، اما این آوارها هنوز به طور کامل به آرادکوه منتقل نشده‌اند و تاکنون حدود ۲۰ درصد آنها جابه‌جا شده‌است. به عبارت دیگر، حجم آوارهای ناشی از جنگ رمضان حدود دو برابر آوارهای جنگ ۱۲ روزه بوده‌است.