در مناظره میان شورای اسلامی کار و سندیکای کارگران عنوان شد

مشکلات کارکنان شرکت واحد در کلانشهر تهران

پانید فاضلیان

نزدیک به یک دهه از نامگذاری ۲۶آذر به نام روز حمل ونقل می گذرد. پیشنه این نامگذاری به صدور فرمان تاریخی بنیانگذار انقلاب اسلامی در سال ۶۲ برای اعزام کامیون ها به بنادر جنگ زده جنوب کشور و تخلیه کالاهای موجود در انبارهای این بندرگاهها باز می گردد.

این مناسبت بهانه خوبی بود تا وضعیت رانندگان ناوگان اتوبوسرانی درون شهری کلانشهر تهران را از زبان مدعیان اصلی فعالیت صنفی کارگری جویا شد.

شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه که از سالهای میان دهه ۳۰ تاکنون یکی از سازمان های متولی حمل ونقل عمومی شهر تهران بوده است، روزانه با ۱۷ هزار کارگر و راننده، حدود ۵ میلیون شهروند تهرانی را از طریق مناطق دهگانه اتوبوسرانی، خط اتوبوس برقی و خط BRT جابجا می کند. با توجه به نقش حایز اهمیتی که نیروی انسانی در صنعت حمل ونقل دارد، کارگران شرکت واحد نیز از ابتدای دهه ۴۰ و فقط به فاصله چند سال از تاسیس این شرکت، از حق داشتن تشکل صنفی کارگری برخوردار شدند.

این تشکل که تا پیش از پیروزی انقلاب اسلامی تحت عنوان سندیکای کارگران شرکت واحد فعالیت داشت با تغییر قانون کار و پس از حدود یک دهه وقفه، فعالیت خود را از ابتدای دهه ۷۰ و تحت عنوان شورای اسلامی کار شرکت واحد دوباره آغاز کرد. هر چند شورای اسلامی کار شرکت واحد تا به امروز به عنوان نماینده صنفی کارگران این شرکت از سوی شرکای اجتماعی دولت و کارفرما طرف گفت وگو و مذاکره قرار گرفته است اما طی چند سال گذشته و به دنبال برخی تحولات رانندگان و کارگران شرکت واحد، تشکل صنفی جدیدی موسوم به سندیکای کارگران شرکت واحد شروع به فعالیت کرد که اکثر اعضای آن را رانندگان و کارگران ناراضی و منتقد عملکرد به شورای اسلامی کار تشکیل می دهند، رانندگانی که بیشتر آنها در جریان ناآرامی های زمستان ۸۴ این شرکت از کار اخراج شده‌اند و مدتی نیز تحت تعقیب دستگاه های قضایی قرار داشتند.

این درحالی است که به موجب قانون کار مصوب سال ۶۹، نه تنها انجام فعالیت صنفی تحت عنوان سندیکا برای کارگران و کارفرمایان ناممکن شده است، بلکه کارگران در هر واحد تولیدی، خدماتی و صنعتی، برای انجام فعالیت های صنفی فقط می توانند یکی از سه تشکل شورای اسلامی کار، انجمن صنفی کارگری و یا نماینده کارگری را داشته باشند.

با این حال و با وجود محدودیت های موجود بر سر راه فعالیت هواداران گروه موسوم به سندیکای کارگران شرکت واحد و موقعیت برتر شورای اسلامی کار شرکت واحد، رانندگان و کارگران شرکت واحد شاهد آغاز رقابتی محسوس میان این ۲ تشکل هستند که در آن هر یک از طرفین ضمن آنکه خود را تنها نهاد صنفی کارگری اعلام می کند، تشکل مقابل را به قانون شکنی متهم می کند.

صرف نظر از اختلاف های بنیادینی که میان تشکل موسوم به سندیکای کارگران و شورای اسلامی کار شرکت واحد وجود دارد، هر دوی این تشکل ها بر سرضرورت پیگیری مطالبات صنفی کارگری دارای وجوه مشترکی نیز هستند.

علی اکبر عیوضی، به عنوان رییس مناطق ۱۰ گانه شرکت واحد از یکسو و سعید ترابیان به عنوان سخنگوی سندیکای کارگران شرکت واحد از سوی دیگر حاضر می شوند تا در یک مناظره غیرحضوری راجع به وضعیت ۱۷ هزار راننده و کارگر شرکت صحبت کنند. البته لازم به ذکر است که این گفتگو پیش از تغییرات جدید اعمال شده در خطوط BRT انجام شده است و امکان دارد که بسیاری از مباحث مطروحه در این میان تاکنون رفع شده باشد.

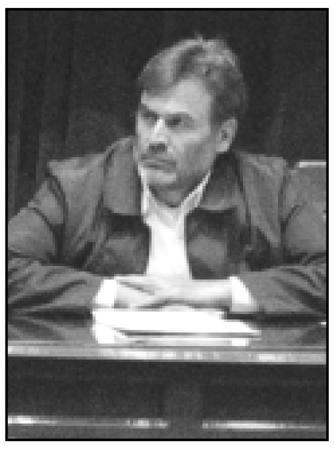
گفته می شود یکی از خواسته های صنفی رانندگان شرکت واحد، حضور کمک راننده در ناوگان اتوبوسرانی حمل ونقل درون کلانشهر تهران است که تاکنون از سوی مدیریت شرکت واحد برآورده نشده است. علت این خواسته کارگران و دلیل برآورده نشدن آن از سوی کارفرما چیست؟

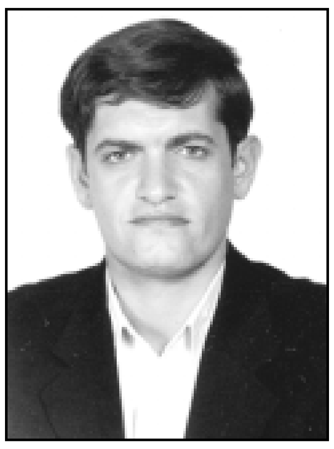
ترابیان. براساس یکی از پیمان های دسته جمعی که در سالهای فعالیت سندیکا میان کارگران و کارفرمایان شرکت واحد بسته شد، مقرر شد تا به منظور مسایلی چون نظافت داخل اتوبوس، جمع آوری بلیت از مسافران، مراقبت از مسافران در هنگام سوار و پیاده شدن، در هر اتوبوس و در کنار هر راننده یک کمک راننده نیز حضور داشته باشد. به دلیل حذف سمت کمک راننده در چند سال گذشته، حوادث و گرفتاری هایی برای رانندگان و مسافران به وجود آمده است؛ از جمله افتادن و سقوط مسافران در مواقع ازدحام جمعیت از رکاب اتوبوس، حرکت اتوبوس یا سقوط راننده از رکاب اتوبوس در مواقعی که برای جمع آوری بلیت مجبور به ترک صندلی خود شده است و یا بروز ناراحتی های جسمی برای رانندگانی که بلیت مسافران را از پشت صندلی باخم و راست شدن های مستمر جمع آوری کرده‌اند. از سوی دیگر به موجب مقررات و آیین نامه های راهنمایی و رانندگی، وسایل نقلیه سنگین موتوری باید به هنگام حرکت، کمک راننده نیز در کنار راننده حضور داشته باشد که این مسئله خود صرف نظر از حوادث پیش آمده، نقض آشکار قوانین راهنمایی و رانندگی است.

عیوضی: حضور کمک راننده در هر اتوبوس در پیمان های دسته جمعی پیش بینی شده بود اما از سال های ۷۰ و ۷۱ که طرح طبقه بندی مشاغل با پیگیری های نخستین شورای اسلامی کار در شرکت واحد اجرا شد، قرار شد در ازای حذف کمک راننده، به رانندگانی که وظیفه کمک راننده را انجام می دهند، علاوه بر حقوق و مزایا، پاداش و کارانه نیز پرداخت شود. البته مدیریت شرکت واحد از طریق شورای اسلامی کار مطلع است که انجام وظایف کمک راننده برای رانندگان اجباری نیست، بلکه رانندگان از سر همکاری و تعامل این وظایف را انجام می دهند. البته با توجه به برنامه های شرکت واحد مبنی بر جایگزینی بلیت های اعتباری و مقدمات چیده شده، به زودی وظیفه جمع آوری بلیت از مسافران برچیده خواهد شد و این حوادث که احتمال وقوع آن ممکن است، وجود داشته باشد دیگر اتفاق نخواهد افتاد. اما درباره مغایرتی که میان حذف کمک راننده با مقررات راهنمایی و رانندگی وجود دارد، فقط می توانم بگویم که اگر خلافی رخ داده است، چرا تاکنون ماموران راهنمایی و رانندگی با ناوگان اتوبوسرانی شرکت واحد برخورد نکرده‌اند و حتی اقدام به جریمه اتوبوس و یا جلوگیری از ادامه حرکت آن نکرده‌اند.

شیوه بیمه اتوبوس ها در مقابل حوادث و سوانح رانندگی یکی دیگر از موضوعاتی است که برای رانندگان شرکت واحد از اهمیت به سزایی برخوردار است. در این رابطه میزان رضایتمندی رانندگان شرکت واحد چقدر است؟

ترابیان: مساله بیمه اتوبوس ها در مقابل حوادث رانندگی و خسارت های ناشی از آن یکی از مشکلات مهم رانندگان شرکت واحد است و مدیریت شرکت واحد با اقدامهای اخیر خود این مساله را تشدید کرده است. در حال حاضر اگر در نتیجه تصادف، خسارت مالی و جانی ایجاد شود، کارفرما فقط برای بار اول حاضر به جبران خسارت می شود اما با اخذ تعهد از راننده، مسوولیت جبران خسارت های اجتماعی بعدی را به خود راننده محول می کند. این مساله نه تنها با مقررات داخلی و قوانین بین المللی مربوط به حقوق کار مغایرت دارد، بلکه در کنار محیط سرشار از عوامل آلاینده و پرترافیک شهر تهران، باعث ایجاد اضطراب راننده و احتمال افزایش وقوع حوادث ناشی از کار می شود.





عیوضی: این موضوع به هیچ وجه صحت ندارد و اگر کسی مدعی است که از زمان فعالیت شوراهای اسلامی کار تاکنون، راننده‌ای به دلیل تصادف رانندگی مجبور به پرداخت خسارت از جیب خود شده است، خوشحال می شویم تا موضوع را بررسی کنیم. البته این انتظار که راننده متخلف، خاطی و مقصر، از پرداخت خسارت و مجازات معاف است و کارفرما باید جای او پاسخگو باشد در هیچ قانونی لحاظ نشده است. در رابطه با پرداخت بیمه و جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی در شرکت واحد باید بگویم که اگر راننده‌ای برای چندمین بار بدون آنکه مقصر باشد، دچار تصادف شود، کارفرما و هیچ کس دیگری نمی تواند حتی یک ریال بابت جبران خسارت از او مطالبه کند. در شرکت واحد با پیگیری های شورای اسلامی کار، علاوه بر وجود بیمه نامه های معتبر، در چند سال گذشته، حمل ونقل اتوبوسها تحت پوشش بیمه های تکمیلی قرار گرفته‌اند.

از برخورد با رانندگان شرکت واحد به دلیل کم کاری یا کمبود مقدار بلیت های باطل شده به عنوان یکی دیگر از دل نگرانی های رانندگان شرکت واحد یاد می شود. این موضوع تا چه حد صحت دارد؟

ترابیان: در سالهای گذشته و هم اکنون، در مواد بسیاری شاهد بودیم که رانندگان شرکت واحد به دلیل کم کاری و به طور مشخص، کم بودن مقدار بلیت های پاره‌شده، به صورت غیرقانونی مورد توبیخ کارفرما قرار گرفته و یا حتی از کار اخراج شده‌اند.

عیوضی: همانطور که گفتم مدیریت شرکت واحد به عنوان کارفرما به خوبی می داند که رانندگان این شرکت وظیفه جمع آوری کردن و پاره کردن بلیت ها را ندارند، بلکه به عنوان همکاری و تعامل این وظیفه را به عنوان یکی از وظایف کمک راننده انجام داده و در مقابل آن، کارانه دریافت می کنند. باید بگویم تاکنون هیچ راننده‌ای به دلیل آنچه که کم کاری یا کم بودن مقدار بلیت های پاره شده عنوان می شود، مورد اخراج و حتی مواخذه قرار نگرفته است. از سوی دیگر طبق برنامه های شرکت واحد به زودی با اجرای طرح بلیت اعتباری و حذف وظیفه اخذ بلیت از مسافران، به تمامی این شبهه ها پایان داده می شود.

ماهیت سخت و زیان آور بودن شغل رانندگی و دیگر مشاغل موجود در شرکت واحد از موضوعاتی است که در چند سال گذشته حساسیت کارکنان این شرکت را برانگیخته است. در این رابطه خواسته های کارگران و اقدامات انجام شده چیست؟

ترابیان: سخت و زیان آور بودن شغل رانندگی در شرکت واحد و بهره مندی رانندگان از مزیت های حمایتی مشاغل سخت و زیان آور از موضوعاتی است که همچنان موردتوجه و قبول مسوولان مربوطه قرار نگرفته است. با توجه به مشکلات و بیماری های ناشی از خستگی طاقت فرسا، محیط آلوده و نامساعد کار، کارگران شرکت واحد به ویژه رانندگان انتظار دارند حداقل از مزیت‌هایی چون کاهش میزان ساعات کار روزانه تا سقف ۶ ساعت بهره‌مند شوند ولی در شرایط موجود نه تنها این حداقل ها لحاظ نمی شود بلکه کارگران احساس می کنند که انجام کار طاقت‌فرسا به آنها تحمیل شده است.

عیوضی: در بحث استفاده و بهره‌مندی کارگران و رانندگان شرکت واحد از مزایای بازنشستگی مشاغل سخت وزیان آور یکی از افتخارات شورای اسلامی کار این است که به غیر از کلانشهر تهران در هیچ شهر دیگری از شهرهای کشور تاکنون اجرا نشده است. در حال حاضر با پیگیری های شورای اسلامی کار شرکت واحد، بیش از ۵ هزار کارگر و راننده با کمک قانون بازنشستگی مشاغل سخت و زیان آور، پیش از موعد بازنشسته شده‌اند. البته نباید منکر ماهیت سخت و زیان آور بودن و کار طاقت فرسا در محیط شرکت واحد شد. از این رو معتقدم اجرای قانون بازنشستگی مشاغل سخت وزیان آور فقط بخش ناچیزی از مطالبات کارگران و رانندگان شرکت واحد است و باید برای افزایش این بهره‌مندی تلاش کرد. اما موضوع کاهش ساعات کار روزانه کارگران و رانندگان شرکت واحد تا میزان ۶ ساعت، موضوعی است که هر چند در قانون کار پیش بینی شده است اما تا به حال اجرای آن در ایران سابقه نداشته است و زمان و چگونگی اجرایی شدن این موضوع به تصمیم شورای عالی حفاظت فنی بستگی دارد و هر چند این شورا تاکنون در این رابطه تصمیمی اتخاذ نکرده است، اما از آنجایی که به عنوان نماینده کانون عالی شوراهای اسلامی کار کشور از سوی کارگران در این شورای عالی نیز عضویت دارم، در تلاش هستم مقدمات اجرایی شدن این قانون را فراهم کنم.

در صنعت حمل ونقل، مطابقت وسایل حمل ونقل به عنوان محیط کار با استانداردهای ایمنی از عوامل مهمی تلقی می شود که رعایت آن علاوه بر افزایش بهره‌وری، در ارتباط مستقیم با سلامت راننده و مسافر نیز هست. اتوبوس های شرکت واحد در حال حاضر چقدر با این استانداردها مطابقت دارند؟

ترابیان: عمر استاندارد اتوبوس ها در اکثر کشورها، حداکثر ۵ سال و حتی کمتر است اما در ایران به دلیل آنکه عمر برخی از اتوبوس ها از ۱۵ سال نیز بیشتر است، شاهد نقص فنی و خرابی و در نتیجه افزایش احتمال بروز حوادث رانندگی هستیم. متأسفانه نه تنها مسوولان شرکت واحد نسبت به این موضوع کم توجه و بی تفاوت هستند، بلکه در مواردی مشاهده می شود که مدیران شرکت واحد برای ارائه آمار غیرواقعی، از توجه به گزارش خرابی ونواقص فنی اتوبوس ها غافل می شوند، بطوری که بعضی اوقات به صراحت گفته شده اتوبوس های خراب و دارای نقص فنی روز گذشته را از توقفگاه خارج و به خطوط اعزام کنید تا آمارگیری شود و اگر برای یک اتوبوس خراب اتفاقی دوباره رخ داد، مانعی ندارد.

عیوضی: در شرکت واحد امکان ندارد، اتوبوسی که دارای نقص فنی باشد دوباره بدون عیب یابی و رفع نقص مورد استفاده قرار گیرد. کارفرما باید به خوبی بداند که این امر در ارتباط مستقیم با جان راننده و مسافران است و صرف نظر از این، شورا به عنوان یک تشکل صنفی کارگر نسبت به آن حساس است. اما درباره فرسوده بودن ناوگان شرکت واحد، در چند سال گذشته، به ویژه از سال های پایانی دهه ۷۰ اقداماتی در جهت نوسازی و جایگزینی اتوبوس های تازه‌ساز در ناوگان شرکت واحد صورت گرفته است. در حال حاضر نیز اتوبوس های فرسوده در برخی از مسیرها مشغول رفت‌وآمد هستند که به زودی با اجرای این طرح جایگزین می شوند.

با توجه به بد شدن شرایط آب و هوا در فصل سرما، برای رانندگان شرکت واحد چه مشکلاتی به وجود می آید؟

ترابیان: با فرا رسیدن فصل سرما، رانندگان و مسافران شرکت واحد با مسایلی چون خرابی دستگاه های گرم کننده و بخاری و کاهش میزان دید راننده به دلیل بخار گرفتگی شیشه و افزایش حوادث رانندگی روبرو هستند. جدا از این مسئله، در مناطقی مانند اتوبان شهید بابایی و جاده آبعلی، هنگام توقف ناشی از خرابی اتوبوس رانندگان با کمبود ایستگاه های امدادی روبرو هستند.

عیوضی: هر چند به غیر از شرکت واحد، نهادهایی چون شهرداری تهران و وزارت کشور نیز به عنوان متولیان ساماندهی رفت‌وآمد درون شهری در این رابطه مسوول هستند، اما این مسئله تاکنون مانع از پیگیری های شورای اسلامی کار شرکت واحد نشده است. به عنوان منتخب کارگران شرکت واحد برای پیگیری مسائل صنفی نسبت به آثار سوء نبود مسایل گرم کننده وکاهش میزان دید آگاه هستیم. برای همین با پیگیری های انجام شده موفق شده‌ایم این مشکلات را در کلانشهر تهران به ۲۰ درصد برسانیم. در بحث امدادرسانی، در حال حاضر به لطف وجود گشت های روزانه و امکانات ارتباطی میان توقفگاه ها و رانندگان و نیز امکان اعزام تعمیرگاه های سیار، مشکل گرفتاری رانندگان در زمان خرابی اتوبوس ها نیز کاهش یافته است.

تشکل موسوم به سندیکای کارگران شرکت واحد مدعی است در مسیر تازه راه‌اندازی شده BRT که مسیر آن از میدان آزادی در غرب تا دپوی شرق ادامه دارد، میان رانندگان شرکت واحد نارضایتی هایی وجود دارد. در رابطه با این نارضایتی ها بیشتر توضیح دهید؟

ترابیان: بیش از ۳ ماه از راه‌اندازی خط BRT در مسیرمیدان آزادی و دپوی شرق می گذرد. با وجود آنکه روزانه صدهاهزار مسافر در این خطوط جابجا می شوند، اما هنوز مسوولان شرکت واحد به وعده هایی که در زمان استخدام کارگران این بخش داده‌اند، عمل نکرده‌اند. از آنجا که گروه موسوم به سندیکای کارگران شرکت واحد، یک نهاد صنفی کارگری مستقل است، تاکنون ارتباط خود را با کارگران و رانندگان شرکت حفظ کرده و از طریق مراجعات پرسنل شرکت واحد از نزدیک در جریان این مشکلات قرار دارد. عمده مشکلات راننده خط BRT شامل فقدان نور کافی، محدود بودن میدان دید در ساعات تاریک شب و بعد از غروب آفتاب، ازدحام بیش از حد مسافران واحتمال بروز حوادث در هنگام سوار و پیاده شدن مسافر در ایستگاه ها است نبود وقت کافی برای استراحت و اجبار رانندگان به صرف صبحانه شرکت در پشت فرمان و مسیر رانندگی، عدم دسترسی آسان به سرویس های بهداشتی در طول ساعات کار و شرایط سخت از جمله پرداخت ۱۵۰ هزار تومان خسارت برای رانندگانی که از کار کردن در این مسیر خسته شده و قصد انتقال به خطوط دیگر را دارند از جمله مشکلاتی است که رانندگان با آن مواجه اند.

عیوضی: صرف نظر از اینکه خط BRT در راستای انجام آسانتر حمل ونقل عمومی از سوی شرکت واحد به عنوان یکی از متولیان جابجایی شهروندان ایجاد شده است، باید بگوییم این مسیر تازه نبوده، بلکه از ادغام و توسعه خطوط ویژه اتوبوسرانی سابق به وجود آمده و امکاناتی نظیر میدان دید و تجهیزات روشنایی همان امکاناتی است که در مسیرهای سابق وجود داشته است. به عبارت دیگر احداث خط BRT اخلالی در تجهیزات روشنایی و میدان دید قبلی ایجاد نکرده است که فقدان آن اینک احساس شود. البته این موضوع را نیز باید در نظر داشت که خط BRT هنوز کامل نشده و تا زمان رسیدن وبرابری کردن با استانداردهای قانونی زمان بر است اما موضوع قابل توجه اینکه، از زمان راه‌اندازی خطوط BRT از میزان تصادفات اتوبوس های شرکت واحد و به دنبال آن گرفتاری هایی که ممکن بود برای رانندگان شرکت واحد به وجود بیاید، به میزان قابل توجهی کاسته شده است، زیرا از میزان ورود دیگر خودروهای سواری به مسیر اتوبوس ها به شدت کاسته شده است. اما در رابطه با عدم دسترسی به سرویس های بهداشتی، نبود وقت کافی برای استراحت و صرف صبحانه در هنگام رانندگی باید بگویم که در توقفگاه ها و چه در ابتدای وانتهای مسیرها، برای تمامی رانندگان شرکت واحد امکان دسترسی به سرویس بهداشتی وجود دارد، ضمن آنکه براساس پیگیری های نمایندگان صنفی کارگری موفق شدیم برای اولین بار شرایط رفاهی رانندگان را در ساعت کار فراهم کنیم، بطوری که با تهیه فلاسک چای و شیر و کیک صبحانه، راننده مجبور نیست برای رفع عطش یا گرسنگی، ضمن صرف زمان طولانی از جیب خود هزینه کند. در بحث جبران خسارت ۱۵۰ هزار تومانی، نیز ضمن رد این ادعا باید بگویم، نه تنها چنین شرایطی وجود ندارد بلکه شورای اسلامی کار به عنوان نماینده صنفی کارگران شرکت واحد، اجازه نمی دهد راننده‌ای حتی یک ریال بابت این موضوع را از جیب خود پرداخت کند.

موضوع سرویس رفت‌وآمد برای رانندگان شرکت واحد نیز از مسایلی است که هواداران تشکل موسوم به سندیکای کارگران شرکت واحد، بر ناکارآمد بودن آن تاکید دارند. با توجه به اینکه در قانون کار به ضرورت وجود سرویس ایاب‌وذهاب کارگران اشاره شده است، لطفاً در این مورد بیشتر توضیح دهید؟

ترابیان: براساس بررسی های صورت گرفته، شرکت واحد در زمینه تامین سرویس ایاب و ذهاب کارگران و رانندگان خود، تقریبا به ۵۰ درصد وظیفه خود عمل می کند؛ یعنی برای کارکنان صبح کار، تنها وسیله آمدن به محل کار موجود است و از طرف دیگر، کارکنان نوبت عصر فقط برای رفتن به خانه می توانند از وسیله نقلیه استفاده کنند. در واقع کارکنان صبح کار برای برگشت به منزل و کارکنان عصر برای آمدن به محل کار از حق داشتن سرویس محروم هستند. این در حالی است که طبق قانون، مدیریت شرکت واحد باید برای رفت وآمد کارگران خود وسیله نقلیه مهیا کند و یا حداقل هزینه آن را بپردازد. ازاین رو ما می گوییم که شرکت واحد تنها به ۵۰ درصد تعهدات خود عمل می کند.

عیوضی: این موضوع را قبول ندارم، سرویس ایاب وذهاب کارکنان شرکت واحد، اگر بهترین سرویس ایاب وذهاب در استان تهران نباشد، لااقل یکی از بهترین ها است. قضیه بسیار ساده است، وقتی که در شرکت واحد ۶ هزار دستگاه اتوبوس برای حمل ونقل شهروندان وجود داشته باشد، مسخره نیست که کارکنان این شرکت از حق داشتن سرویس ایاب وذهاب محروم باشند؟!

از سوی دیگر اگر واقعاً کارکنان شرکت واحد محدودیت هایی را احساس می کنند، به شورا که نماینده قانونی است بگویند، تا برای رفع آن اقدام کنیم. من معتقد هستم، پیگیری مطالبات صنفی کارگران یک وظیفه و رسالت بزرگی است و هر کسی که این وظیفه را دارد قابل احترام است اما به شرط اینکه هدف از این کار ایجاد هیاهو و جنجال و مقاصد سوء نباشد.

بین الملل کارگری

شش کارگر در معدنی در شرق چین سوختند

دولت چین دیروز اعلام کرد در پی آتش سوزی در معدن زغال سنگ استان جیانگچی واقع در شرق این کشور شش نفر کشته شدند و یک تن ناپدید شد.

به گزارش خبرگزاری شین هوا از نانچانگ، سخنگوی سازمان امنیت معادن چین اعلام کرد این حادثه ساعت هشت و سی دقیقه بامداد روز گذشته به وقت محلی روی داد و امدادگران جسد شش تن از معدنچیان را پیدا کرده اند.

وی احتمال زنده بودن فرد ناپدید شده بر اثر این حادثه را بسیار اندک دانست و افزود: تلاش امدادگران برای پیدا کردن وی همچنان ادامه دارد.

کشته شدن ۳ هزار و ۸۰۰ کارگر در معادن زغالسنگ چین

سازمان امنیت معادن در چین اعلام کرد در سال ۲۰۰۷، حدود ۳ هزار و ۷۸۶ نفر در حوادثی که در معادن زغال چین روی داد، کشته شدند.

به گزارش خبرگزاری شین هوا از پکن، این سازمان افزود: با اینکه این میزان مرگ و میر نسبت به سال قبل از آن ۲۰ درصد کمتر شده است ولی هنوز هم این کشور بالاترین آمار کشته های ناشی از حوادث معدن زغال سنگ را در دنیا به خود اختصاص می دهد. زغال سنگ به عنوان نیروی حیاتی اقتصاد درحال رشد چین محسوب می شود و از آنجایی که صاحبان معادن چین تلاش می کنند برای بهره برداری هرچه بیشتر از این ماده، زغال سنگ بیشتری استخراج کنند، توجه چندانی به موارد ایمنی نمی کنند.

ریزش معدن سنگ در ویتنام جان ۷ معدنچی را گرفت

در حادثه ریزش یک معدن سنگ در ویتنام حداقل ۷ معدنچی جان باختند.

این در حالیست که درست یک ماه قبل نیز ۱۸ معدنچی در حادثه‌ای مشابه در همین منطقه کشته شدند. گروه های امدادرسان به محل حادثه رفته و اجساد قربانیان را از زیر خاک بیرون کشیدند. بعلاوه سه زخمی نیز به بیمارستان منتقل شدند. هم اکنون، مسؤولان در حال بررسی علت بروز حادثه هستند. گفته می شود که برخی از مناطق در کوه مین گذاری شده بود.

نجات هشت مهاجر غیرقانونی در آبهای سواحل غربی الجزایر

یک کشتی جنگی امریکا دستکم ۸ مهاجر غیرقانونی را از غرق شدن در سواحل غربی الجزایر نجات داد.

به گزارش خبرگزاری شینهوا، نیروی گارد ساحلی استان وهران در غرب الجزایر با انتشار بیانیه‌ای تاکید کرد یک فروند کشتی جنگی امریکایی که در حال عبور در آبهای بین المللی بود، دستکم هشت مهاجر غیرقانونی آفریقایی را که در حال غرق شدن در فاصله شصت مایلی دریای شمال استان وهران بودند، نجات داد. این افراد در حال مهاجرت غیرقانونی به اروپا بودند.

نیروهای گارد ساحلی الجزایر در سال گذشته اجساد دستکم ۸۴ مهاجر غیرقانونی را در آبهای سواحل این کشور پیدا کردند. هویت بسیاری از مهاجران مشخص نیست.

نخست وزیر اوکراین به قول خود به بازنشستگان عمل کرد

بسیاری از بازنشستگان اوکراینی در کیف در نخستین ساعات کاری در برابر بانکها تجمع کردند.

به گزارش شبکه یورونیوز، بازنشستگان برای دریافت پس انداز خود در دوران شوروی سابق به بانکها مراجعه کرده بودند. یولیا تیموشنکو، نخست وزیر جدید اوکراین در طول تبلیغات انتخاباتی وعده داده بود پس انداز بازنشستگان در دوران شوروی سابق به آنان بازگردانده شود و به وعده خود عمل کرد. ازدحام شدید جمعیت در برابر بانکها هرج و مرج فراوانی به بار آورد.

مجمع عمومی عادی (نوبت دوم)
شرکت تعاونی مصرف ایران ترمه

بدینوسیله به اطلاع اعضاء محترم می‌رساند که جلسه مجمع عمومی عادی نوبت دوم در تاریخ جمعه ۸۶/۱۱/۱۲ ساعت ۹ صبح در محل مسجد تکیه بزرگ واقع در قم میدان سعیدی خیابان ۷ تیر (حاج زینل) تشکیل می‌گردد.

دستور جلسه:
- تصمیم‌گیری در رابطه با انبار داخل کوچه سازمان آب

هیئت مدیره شرکت

آگهی مفقودی

شناسنامه مالکیت (برگه فروش ایران خودرو) کامیون بنز خاور تیپ ۶۰۸ مدل ۱۳۶۲ به شماره انتظامی ۱۶۵۷۸ تهران ۲۸ و شماره موتور ۱۰/۰۶۸۶۷۰ و شماره شاسی ۱۴۹۱۷۰۱۷ به نام اینجانب محمد کتال فرزند حسن مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سمنان

آگهی مفقودی

شناسنامه مالکیت یک دستگاه اتومبیل نیسان پاترول مدل ۱۳۶۹ رنگ سفید به شماره انتظامی ۹۷۱۷۷ تهران ۲۹ به شماره موتور P۶۱۲۰۸ و به شماره شاسی PNA۳۵P۹۰۰۰۲۵ به نام جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد.

بابل

آگهی مفقودی

شناسنامه مالکیت یک دستگاه اتومبیل پیکان مدل ۱۳۷۷ رنگ سفید به شماره انتظامی ۴۵۴۵۲۷ تهران ۱۱ و به شماره موتور ۱۱۱۲۷۶۸۷۲۶۲ شماره شاسی ۰۰۷۶۴۹۱۲۰۴ به نام جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی مفقود گردیده و ازدرجه اعتبار ساقط می‌باشد.

بابل

آگهی تاسیس شرکت پردیس بنای پاسارگاد سهامی خاص

شرکت مزبور در تاریخ ۸۶/۱۰/۱۲ به شماره ۷۵۹۹ در این اداره به ثبت رسیده اینک خلاصه اظهارنامه و اساسنامه آن جهت اطلاع عموم به شرح زیر در روزنامه رسمی کشور و روزنامه کثیرالانتشار کاروکارگر درج می‌گردد.

۱- موضوع شرکت: انجام خدمات مشاوره و پیمانکاری شامل طراحی و نظارت و اجرای کلیه پروژه‌های عمرانی (طراحی و محاسبه و تهیه نقشه، عملیات خاکی بتنی، آسفالتی و...) در زمینه ابنیه و ساختمان های مسکونی و اداری تجاری و صنعتی و همچنین ارائه طرح و اجرای تاسیسات شهری شامل خطوط اصلی آب برق گاز فاضلاب تصفیه خانه‌ها، سایر فعالیت‌های عمرانی همچون آب راه و ترابری، فعالیت‌های مرتبط در معادن -پلسازی -سدسازی مخازن کانال‌های آبرسانی بقیه به شرح اساسنامه.

۲- مرکز شرکت: همدان بالاتر از میدان بیمه ایران بوار شهید مجیدی کوچه کوهسار پلاک ۲۷

۳- مدت شرکت: از تاریخ ثبت به مدت نامحدود.

۴- سرمایه شرکت مبلغ ده میلیون ریال منقسم به یکصد سهم با نام هر یک به ارزش صد هزار ریال که تماما پرداخت گردیده است.

۵- مدیران و دارندگان امضاء مجاز: آقای عباس قاسمی مدیر عامل شرکت -آقای علی قاسمی رئیس هیئت مدیره، آقای اسماعیل رستمی همگی اعضای اصلی هیات مدیره که برای مدت دو سال انتخاب شدند و حق امضا کلیه اسناد و اوراق بهادار و تعهدآور بانکی با مدیر عامل شرکت همراه با مهر شرکت معتبر است.

۶- بازرسان شرکت: آقای سعید گرجی یان بازرس اصلی و آقای حسن فرهمند راد بازرس علی البدل برای مدت یک سال مالی انتخاب شدند.

۷- حدود و اختیارات مدیر عامل طبق اساسنامه است.

م.الف ۹۷۷

سرپرست ثبت اسناد و املاک همدان -محمدرضا امینی

دادنامه

کلاسه پرونده: ۱۰۲۹/۷/۸۶ دادنامه شماره: ۱۲۹۶ -۸۶/۶۹/۷ خواهان: نسرین طهامی با وکالت مهدی مولایی به نشانی: شهریار خیابان ولیعصر رو به روی بانک کشاورزی مجتمع ناز طبقه ۵ واحد ۲۰ خوانده: رضا آقا محسنی: مجهول المکان خواسته: مرجع رسیدگی: شعبه ۷ دادگاه حقوقی شهریار

رای دادگاه

در خصوص دعوی خانم نسرین طهامی با وکالت آقای مهدی مولایی به طرفیت رضا آقا محسنی به خواسته مطالبه نفقه معوقه به مدت پانزده ماه از تاریخ ۸۵/۳/۲۵ لغایت ۸۶/۷/۷ مقوم به یک میلیون و ده هزار تومان با احتساب خسارات دادرسی بدین توضیح که وکیل خواهان با تقدیم دادخواست منعکس در پرونده مدعی شده است که خوانده به موجب عقدنامه مدرکیه همسر دائمی موکله من است ولی از پرداخت نفقه موکله امتناع نموده است لذا تقاضای صدور حکم به شرح خواسته را داریم و خوانده با وصف ابلاغ قانونی از طریق نشر آگهی در جلسه دادگاه حضور نیافته و هیچگونه دفاعی که موجب برائت ذمه خویش و رد دعوی خواهان باشد ارایه و اقامه ننموده است لذا دادگاه ضمن احراز رابطه زوجیت و استقرار کنونی آن میان مشارالیهما(خواهان و خوانده) و تکلیف زوج بر پرداخت نفقه زوجه دائمی دعوی خواهان را وارد و ثابت تشخیص و مستندا به مواد ۱۱۰۲ و ۱۱۰۶ و ۱۱۱۱ قانون مدنی و مواد ۱۹۸ و ۵۱۵ و ۵۱۹ و ۵۲۰ ق آ دم حکم به محکومیت خوانده به پرداخت مبلغ یک میلیون و ده هزار تومان به عنوان اصل خواسته و پرداخت مبلغ ۱۵۳۰۰۰ ریال به عنوان هزینه دادرسی و مستندا به بند الف ماده ۸ آیین نام تعرفه حق الوکاله وکلای دادگستری به پرداخت مبلغ پانصد هزار ریال در حق خواهان را صادر و اعلام می‌نماید رای صادره غیابی تلقی و ظرف بیست روز پس از ابلاغ قابل واخواهی در این دادگاه و پس از انقضاء مهلت واخواهی ظرف بیست روز پس از ابلاغ قابل تجدید نظر خواهی در محاکم محترم تجدید نظر استان تهران می‌باشد.

م الف ۱۹۷۰

رئیس شعبه هفتم دادگاه حقوقی شهریار - صادقی

آگهی احضار متهم

کلاسه پرونده

نظر به اینکه آقای علی احسان علیخانی فرزند محمدمهدی به اتهام ایراد ضرب و جرح عمدی و تهدید از طرف این دادسرا تحت تعقیب است و ابلاغ احضاریه بواسطه معلوم بنودن محل اقامت او ممکن نگردیده بدینوسیله در اجرای ماده ۱۱۵ قانون آیین دادرسی کیفری مراتب به نامبرده ابلاغ تا ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آگهی در شعبه هشتم دادیاری دادسرای عمومی و انقلاب شهرستان همدان جهت پاسخگویی به اتهام خویش حاضر شود در صورت عدم حضور پس از یک ماه از تاریخ انتشار آگهی اقدام قانونی معمول خواهد شد.

م.الف ۷۰۰

دادیار شعبه ۸ دادسرای عمومی و انقلاب همدان

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق العاده«نوبت اول»
شرکت تعاونی مصرف کارگران قالبهای بزرگ صنعتی ایران

بدینوسیله از اعضاء محترم دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی فوق العاده که راس ساعت ۱۴۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۸۶/۱۱/۱۰ در محل شرکت قالبهای بزرگ صنعتی ساپیا واقع در کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص کرج بلوار گلستانک پلاک ۳۹ تشکیل می‌گردد حضور به هم رسانند.

دستورجلسه:
۱-طرح و رسیدگی به استعفاء دسته جمعی هیئت مدیره

شرکت تعاونی مصرف کارگران قالبهای بزرگ صنعتی ایران

آگهی مزایده فروش کانتینر

شرکت سیمان ساوه در نظر دارد تعداد ۱۳۰ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت موجود در محل کارخانه خود واقع در کیلومتر ۴۰ جاده ساوه به بویین زهرا (کارخانه سیمان زرند) را از طریق مزایده به طور یکجا به فروش برساند. متقاضیان محترم می‌توانند حداکثر تا پایان دیماه جاری جهت دریافت فرم و شرایط مزایده در ساعات اداری به دفتر مرکزی شرکت واقع در تهران - میدان آرژانتین - خیابان احمد قصیر - خیابان هفدهم (شهید بهزاد شفق) - پلاک ۲۵ مراجعه نمایند.

هیات مدیره
شرکت سیمان ساوه