

عدالت گمشده

دیه ۴۸ ساعته یا پاک کردن صورت مسئله؟ مرگ در بندر شهید رجایی و مسئولیتی که گم شد

در حالی که افکار عمومی هنوز در شوک از حادثه قرار داشت، رئیس کل دادگستری استان هرمزگان از پرداخت دیه به خانواده جان باختگان در کمتر از ۴۸ ساعت خبر داد؛ خبری که در ابتدا نوعی تسکین به نظر می‌رسد، اما در نگاه عمیق‌تر، تلاش برای فرار از پاسخ‌گویی و پاک کردن صورت مسئله‌ای بزرگ‌تر است.

به گزارش گروه صنعت و تجارت پایگاه اطلاع رسانی دریا و نفت، حادثه‌ای تلخ در یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری ایران، یعنی بندر شهید رجایی، بار دیگر زنگ خطر وضعیت ایمنی و پاسخ‌گویی مدیریتی در زیرساخت‌های بندری کشور را به صدا درآورد.

در این چند روز مصیبت بار مسوولان رده بالای کشور به جای پاسخ‌گویی به افکار عمومی در مورد علل واقعی حادثه با رفتارهای ناشایسته و ناصواب سعی در مدیریت افکار عمومی با اجرای شو‌های ناشایست بیشتر موجب رنجش خاطر مردم شده اند!

ما از این مسوولان دل سوز چند سوال داریم

شخص اول جناب آقای رییس جمهور شوخی و مزاح بر بستر بیمارانی که حادثه ای تلخ را پشت سر گذاشته اند جایز است؟ آیا نباید به مردم آسیب دیده قول میدادید که تمام قد پیگیر هستید تا عاملان این حادثه به دادگاه و عدالت سپرده شوند؟ در گوشه ای دیگر مجلس در این چند روز دقیقا چه حرکت و یا درخواست بررسی مساله ایی را داشته ؟ کدام وزیر یا مسوول به مجلس احضار شده است ؟

آیا بهتر نیست وزیر محترم راه و شهرسازی و رییس سازمان بنادر و دریانوردی به جای ایفای نقش خبرنگار به مردم پاسخگو باشند؟ این سوالات و هزاران سوال بی پاسخ دیگر همچنان بی جواب مانده اند! چرا؟

در همین زمان رئیس کل دادگستری استان هرمزگان از پرداخت دیه به خانواده جان باختگان در کمتر از ۴۸ ساعت خبر داد دیه پرداخت شد؛

اما چه کسی پاسخگوست؟

تسریع در روند پرداخت دیه، به خودی خود اقدامی قابل تقدیر است. اما این اقدام، نه عدالت است و نه جبران. دیه می‌تواند بخشی از خسارت مالی یک خانواده را جبران کند، اما سوال اینجاست که چه نهادی، کدام مدیر و چه سازوکاری مسئول این فاجعه بوده‌اند؟

در ساختارهای استاندارد بین‌المللی، پس از وقوع حادثه‌ای مشابه در یک بندر تجاری، روندی چندلایه آغاز می‌شود:

۱. بررسی دقیق علت حادثه توسط نهادهای مستقل

۲. تعلیق موقت مسئولان ایمنی یا مدیریت بندر تا زمان روشن شدن ابعاد فنی و حقوقی

۳. انتشار عمومی گزارش فنی و ارائه برنامه اصلاحی

اما در این حادثه، تا لحظه تنظیم این گزارش، هیچ نهاد یا فردی به عنوان مقصر یا حتی تحت بررسی معرفی نشده است. پرداخت دیه، نباید جای عدالت ساختاری را بگیرد. بندر شهید رجایی؛ قلب تجارت دریایی ایران با ایمنی مشکوک بندر شهید رجایی، حدود ۸۵ درصد از عملیات کانتینری بنادر کشور را برعهده دارد.

چنین موقعیتی ایجاب می‌کند که این بندر از نظر ایمنی، نیروی انسانی، تجهیزات، آموزش و مدیریت، بالاترین سطح استاندارد را داشته باشد. اما واقعیت این است که در سال‌های گذشته، بارها شاهد هشدار کارشناسان نسبت به فرسودگی تجهیزات، آموزش ناکافی نیروها، ضعف در مانیتورینگ و عدم رعایت اصول ایمنی در این بندر بوده‌ایم.

سؤال اساسی این است: آیا عملیات تخلیه و بارگیری بر اساس چک‌لیست‌های ایمنی بین‌المللی (مانند ISPS Code و ILO-OSH) انجام می‌شود؟

سیستم هشداردهی و مدیریت بحران بندر در چه وضعیتی است؟
آخرین مانور ایمنی و آتش‌نشانی در بندر چه زمانی برگزار شده است؟
آیا پیمانکاران فعال در این بندر دارای گواهی ایمنی معتبر هستند یا صرفاً بر اساس مناقصه‌های مالی انتخاب شده‌اند؟

نهادهای نظارتی کجا هستند؟

حادثه‌ای که به مرگ کارگران یا کارکنان بندر منتهی می‌شود، نه تنها یک حادثه شغلی، بلکه نشان‌دهنده شکاف‌های امنیتی و ضعف سیستماتیک در نظارت سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر نهادهای مسئول است.

تا چه زمانی باید پس از هر حادثه، به جای پاسخ‌گویی، به نسخه‌های ساده‌ای چون «پرداخت دیه» بسنده کنیم؟

این‌که کدام بخش از حادثه تقصیر نیروی انسانی بوده و کدام بخش حاصل ضعف ساختاری، فقط با تحقیقات دقیق، مستقل و قابل انتشار عمومی مشخص می‌شود، نه با صدور چک. رسالت رسانه، افکار عمومی و فراموشی تکرارشونده در کشور ما، بسیاری از فجایع صنعتی، بندری، نفتی و معدنی، با چند خبر کوتاه و وعده پرداخت خسارت، در مدت کوتاهی از حافظه عمومی پاک می‌شوند.

رسانه‌های تخصصی باید حافظه‌ی جامعه باشند، نه فقط ناقل اخبار. این گزارش تلاش دارد بر واقعیتی تأکید کند که بارها در صنایع ایران دیده‌ایم: بی‌توجهی به امنیت، نبود پاسخ‌گویی، و عادی‌سازی فجایع.

اگر مقصران معرفی نشوند، اگر اصلاح ساختارها رخ ندهد، اگر به جای گزارش فنی تنها یک بیانیه منتشر شود، باید منتظر تکرار این چرخه در حادثه بعدی باشیم.

راهکار صداقت با مردم، در این صورت امکان پذیر است که:

۱. تشکیل کمیته حقیقت‌یاب مستقل با حضور نمایندگان رسانه، کارگران، نهادهای نظارتی و کارشناسان ایمنی دریایی

۲. انتشار عمومی گزارش فنی و حقوقی حادثه توسط سازمان بنادر و دریانوردی.

۳. تعلیق موقت مدیران یا پیمانکاران مرتبط تا روشن‌شدن مسئولیت‌ها.

۴. بازنگری جامع در وضعیت ایمنی بندر شهید رجایی با مشارکت نهادهای بین‌المللی

۵. الزام رسانه‌های تخصصی و عمومی به پیگیری شفاف‌سازی، نه فقط پوشش خبری.

در صورت رعایت و پاسخگو بودند مسولان به موارد ذکر شده شاید بتوان بخشی از اعتماد از دست رفته مردم به سیستم پاسخگویی و عدالت خواهی را که طی این سالها آسیب دیده است ترمیم کرد.