۲۹ بهمن، زمان آزمون عالی کارشناسان رسمی دادگستری

کارت شرکت در آزمون عالی کارشناسان رسمی دادگستری از روز سه‌شنبه ۲۶ بهمن روی سایت سازمان سنجش آموزش کشور قرار می‌گیرد. به گزارش فارس، آزمون شورای عالی کارشناسان رسمی دادگستری صبح جمعه ۲۹ بهمن ۱۴۰۰ در ۳۰ شهرستان مختلف کشور برگزار می‌شود. فرآیند برگزاری آزمون از ساعت ۸:۳۰ آغاز و درهای ورود به جلسه آزمون نیم ساعت پیش از شروع فرآیند آزمون (ساعت ۸:۰۰ صبح) بسته خواهد شد، بنابراین متقاضیان باید پیش از بسته شدن درهای ورودی در محل حوزه امتحانی خود حاضر باشند. رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی در سراسر زمان آزمون الزامی است.

انهدام باند سرقت سریالی در استان البرز

معاون فرمانده انتظامی استان البرز گفت: اعضای باند سرقت با ۱۵فقره سرقت سریالی از یک واحد صنعتی در شهرک صنعتی اشتهارد بازداشت شدند. به گزارش تسنیم، سرهنگ بیژن جنتی روز گذشته در جمع خبرنگاران اظهار کرد: بررسی‌های اولیه پلیس درباره این حادثه حاکی از این بود که سارقان در یک گروه دو نفره به وسیله کلید وارد کارخانه شده و اقلامی به ارزش ۷ میلیارد ریال را به‌سرقت برده‌اند.

معاون هماهنگ‌کننده فرمانده انتظامی استان البرز بیان کرد: پس از چندین شبانه‌روز در نهایت دو سارق حرفه‌ای و سابقه‌دار دخیل در این سرقت با هماهنگی مقام قضایی در شهرستان بوئین زهرا استان قزوین دستگیر شدند.

خبر روز

دانستنی های حقوقی
قوانین اجاره

قدس | شاید برای شما هم اتفاق افتاده باشد در مواردی ملکی را از کسی اجاره گرفته باشید اما پیش از تحویل بنا به شرایطی امکان استفاده از آن برای شما مهیا نشده باشد. مثلاً منزلی را اجاره کرده‌اید و پیش از تحویل گرفتن آن، شخص سومی یک ماشین آجر مقابل آن خالی کرده باشد؛ در این حالت شما یکی از دو اقدام زیر را می‌توانید انجام دهید. براساس ماده ۴۸۸ قانون مدنی اگر شما با شخصی قرارداد اجاره‌ای منعقد کردید و شخص ثالثی بدون ادعا بر وجود حقی در عین مستأجره (ملک اجاره داده شده) یا منافع آن مزاحم مستأجر شود در اینجا دو حالت به وجود خواهد آمد: حالت اول؛ اگر ملک را به تصرف مستأجر نداده بودید مستأجر می‌تواند قرارداد را فسخ نماید و اگر تمایل به فسخ نداشت می‌تواند برای رفع مزاحمت یا دریافت خسارات و اجرت‌المثل به شخصی که ایجاد مزاحمت کرده رجوع کند. حالت دوم؛ اگر ملک را به تصرف مستأجر داده بودید دیگر مستأجر حق فسخ نخواهد داشت و صرفاً می‌تواند برای رفع مزاحمت یا دریافت خسارات و اجرت‌المثل به مزاحم رجوع کند.

بررسی مبانی قانونی مدیریت هوشمند ترافیک

سیدامیر محمد حسینی

شاید شما هم در مسافرت به مشهد یا تهران یا دیگر کلانشهرها مردانی را دیده باشید که با لباس مخصوص به‌کمک گوشی همراه، پلاک خودروها را ثبت می‌کنند و در ادامه رسیدی روی شیشه ماشین می‌گذارند یا اینکه از کنار خودرو عبور می‌کنند. این افراد در حقیقت کارکنان «مدیریت هوشمند ترافیک» وابسته به شهرداری هستند که موظف‌اند نسبت به دریافت هزینه پارک خودروها در حاشیه خیابان‌های اصلی اقدام کنند.

شاید از خود سؤال کنید این عمل براساس چه قانونی صورت گرفته است؟ براساس ماده ۱۵ قانون راهنمایی و رانندگی «در شبکه معابر شهری پرترافیک که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی ممنوعیت توقف وجود ندارد، با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شهرداری‌ها می‌توانند برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای، ابزارها و وسایل لازم از قبیل پارکومتر یا کارت پارک نصب و برای توقف بیش از نیم ساعت در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب حق توقف مناسبی دریافت کنند. توقف بدون مجوز به منزله ارتکاب تخلف توقف ممنوع خواهد بود و بر اساس تبصره۲ همین ماده قانونی ۱۰۰ درصد درآمد حاصل از این ماده پس از واریز به خزانه، در اختیار شهرداری ذی‌ربط قرار می‌گیرد تا جهت احداث پارکینگ در همان شهر هزینه نماید».

همان‌طور که از این ماده قانونی هویداست، قانون‌گذار از ذکر عنوان «معابر شهری پرترافیک» استفاده نموده است، اما بر اساس تحقیقات و مشاهدات میدانی به‌عمل آمده، شهرداری‌ها بیشتر خیابان‌های شهرها را شامل این موضوع دانسته و حتی برخی از خیابان‌های فرعی را نیز تحت این ماده قانونی قرار داده و اقدام به دریافت «حق توقف» نموده‌اند.

حال باید پرسید چرا قانون‌گذار در این ماده مرجعی را برای تعیین معابر پرترافیک مشخص نکرده است؟ به عنوان مثال می‌توان به یکی از خیابان‌های فرعی مشهد به نام استاد یوسفی که بر اساس موقعیت جغرافیایی در بیشتر موارد محل تردد دانشجویان و اساتید دانشگاه آزاد مشهد است اشاره کرد که شهرداری مشهد اقدام به دریافت حق توقف از خودروها در این خیابان می‌نماید و در صورت بدهی مشمول ماده ۱۵ شده و توسط مأموران راهنمایی و رانندگی جریمه خواهند شد.

نکته دیگری که باید به آن اشاره کرد عبارت «معابری که ممنوعیت توقف وجود ندارد» در این ماده است. به این جمله نقدی وارد است: در معبر شهری که ممنوعیتی وجود ندارد چگونه می‌توان آن را مقید به تخلف ممنوعیت توقف نمود و در صورت پرداخت حق توقف از شمول این ممنوعیت خارج کرد؟! اگر هم ممنوعیتی وجود دارد بر اساس اصل برابری قانون باید برای تمام افراد جامعه اعمال شود و نمی‌توان عده‌ای از افراد متمول جامعه را که توان پرداخت چنین هزینه‌هایی را دارند متخلف نپنداشت و شمول جریمه را برای افرادی که توان پرداخت این هزینه‌ها را ندارند قائل شد. بماند اینکه شهرداری به صورت سالانه هم عوارضی را از خودروها دریافت می‌کند!

جمله دیگری که در این ماده محل اشکال است عبارت «توقف بدون مجوز» است که دو تفسیر از آن برداشت می‌شود؛ ۱. خودروهای ارگان دولتی یا خصوصی که دارای مجوز از نیروی انتظامی هستند حق توقف در این اماکن را داشته و توقف آن‌ها بلامانع است ۲. خودروهای شخصی می‌توانند با پرداخت حق توقف شامل تخلف «توقف ممنوع» نشوند که مورد اخیر جای تأمل دارد. تخلف چه در زمینه راهنمایی و رانندگی و چه در سایر قوانین و مقررات نمی‌تواند تبعیض‌آمیز باشد تا عده‌ای با پرداخت هزینه‌هایی بتوانند متمایز از سایر آحاد جامعه قرارگیرند، صرف‌نظر از اینکه چه وصفی «حق توقف» بر آن اطلاق شود. کما اینکه در بند ۹ و ۱۴ اصل ۳ قانون اساسی از عبارات «رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه در زمینه‌های مادی و معنوی» و «تساوی عموم در برابر قانون» یاد شده است. حال آنکه رفتارهای تبعیض‌آمیز در جامعه می‌تواند پیش‌زمینه ذهنی برای شهروندان ایجاد کند که تخلف کردن با پرداخت پول قابل اغماض است!

■ درآمدزایی به بهانه ساخت پارکینگ!

عدم شفافیت درآمدهای حاصل از این اقدام و همچنین برطرف نشدن مشکل پارک برای خودروهای شهری پس از گذشت چندین سال از اجرای این طرح خود بیانگر کارآمد نبودن آن است. در نتیجه باید گفت شهرداری با سوءاستفاده از ضعف‌های پیش‌گفته قانون و عدم تعیین ضرب‌الاجل برای رفع این مشکل، باوجود دریافت سالانه عوارض خودرو از شهروندان، همچنان به دریافت حق توقف از خودروها ادامه داده و به رفع مشکل و نیاز مردم اعتنایی نمی‌کند. از این گذشته با حمایت مراجع انتظامی و عدم پاسخگویی به جامعه کماکان به این اقدام مبادرت می‌ورزد. بنابراین اینکه معیار و میزان دریافت هزینه‌های مجوز توقف در معابر شهری پرترافیک توسط شهرداری چگونه و به چه نحو تعیین می‌شود، همانند سایر پروژه‌های این ارگان مسکوت و در هاله‌ای از ابهام باقی مانده و امید است این مطالبات از جانب مراجع ذی‌صلاح پاسخ داده شود.

■ راهکارهای جایگزین

اما هدف اصلی شهرداری‌ها از راه‌اندازی مراکز مدیریت هوشمند ترافیک، رفع مشکل ترافیک از هسته مرکزی کلانشهرها بوده، اگرچه این اهداف عملاً محقق نشده است. بنابراین می‌توان در همین زمینه پیشنهادهایی هم به این نهاد شهری ارائه داد. شهرداری می‌تواند با تبلیغات و فرهنگ‌سازی گسترده، مردم را به استفاده از وسایل نقلیه عمومی و یا همگانی کردن پروژه‌هایی از قبیل دوچرخه‌های اشتراکی (بایدو) و از این گونه اقدامات ترغیب کند تا به اهداف اصلی یعنی کم شدن احساس نیاز به پارکینگ‌های عمومی و اختصاص وجوه کلان به این پروژه‌ها و نتایج جانبی دیگر از قبیل تحرک جسمی و احساس شادابی شهروندان و یا کاهش حجم آلودگی‌ها برسد. به وضوح پیداست با هزینه‌هایی به‌مراتب کمتر می‌توان به ارتقای سطح رضایت شهروندی و بالابردن سطح سلامت و روحیه جامعه دست یافت.

تکذیب نشست بین اتحادیه کانون‌های وکلا و قوه قضائیه

جعفر کوشا، رئیس اتحادیه سراسری کانون‌های وکلای دادگستری ایران (اسکودا) با انتشار پستی در صفحه شخصی‌اش در شبکه اجتماعی ضمن تکذیب نشست این نهاد با قوه قضائیه درباره زمان آزمون وکالت ۱۴۰۰، اعلام کرد: نه از من و نه از سایر مدیران نهاد وکالت، هیچ دعوتی برای شرکت در چنین جلسه‌ای به عمل نیامده است.

حقوق

آگهی مناقصه عمومی
شماره فراخوان سامانه ستاد ۲۰۰۰۰۹۴۹۲۰۰۰۰۰۲

آگهی مناقصه عمومی
شماره فراخوان سامانه ستاد ۲۰۰۰۰۹۴۹۲۰۰۰۰۰۶

۳۷۶۵۵۷۷۴
پذیرش اشتراک روزنامه قدس

آگهی مزایده فروش اقلام
مزایده عمومی (نوبت اول)
شرکت مسکن و عمران قدس رضوی
در نظر دارد

آگهی مزایده فروش ضایعات آهنی و غیرآهنی
نوبت اول