

بیمه نصف کار گران ساختمانی آجر شد

۴۰۰ هزار کارگر فصلی در صف بیمه ماندند

حدود ۴۰۰هزار نفر از کارگران ساختمانی و فصلی همچنان چشم انتظار اقدامات مجلس و دولت هستند تا بتوانند از بیمه برخوردار شوند. این افراد به دلیل ماهیت شغلشان در سال چندین ماه بیکار می‌مانند تا با تغییر فصل و رونق ساخت و ساز بتوانند گذران زندگی کنند. اگر روزی کار باشد و سر کار بروند، نانی برای سفره زن و بچه خواهند آورد، در غیر این صورت باید از جیب بخوروند یا منتظر کمک‌های مراکز حمایتی باشند. ■■■

بسیاری از کارگران ساختمانی در صف انتظار بیمه هستند. بهانه‌ای که برای قطع بیمه این قشر گفته می‌شود، نبود بودجه است. ۵۰ درصد حوادث ناشی از کار مربوط به کارگران ساختمانی است. پس بیمه این افراد از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. به گفته اسعد صالحی، مشاور کانون عالی انجمن‌های کارگری اصلاح ماده ۵ بیمه کارگران ساختمانی در مجلس انجام نشده و سهمیه جدید برای بیمه کارگران ساختمانی به جایی نرسیده‌است.

تورم و شرایط اقتصادی از رونق ساخت و ساز کاسته است. کاهش صدور پروانه ساختمانی و گرانی مصالح و تورم مسکن کارگاه‌های ساختمانی را کوچک و کوچک‌تر کرده‌است. بر اساس آمار در حال حاضر یک میلیون و ۵۰۰ هزار کارگر ساختمانی در کشور فعالیت می‌کنند که ۸۰۰ هزار کارگر از این تعداد زیر پوشش بیمه هستند و قرار است با اصلاح ماده ۵ قانون بیمه کارگران ساختمانی و تغییر سهم کارفرما در پرداخت حق بیمه و جبران کسری منابع، ۴۰۰ هزار کارگر دیگر که فعلاً در صف انتظار بیمه شدن هستند به خواسته خود دست پیدا کنند.

متأسفانه این کارگران حتی در صورت داشتن بیمه نیز از مزایای بیمه محرومند؛ چراکه آنها جزو دسته کارگران فصلی قرار می‌گیرند. بیمه کارگران فصلی، فقط در زمان کار از سوی کارفرمایان پرداخت می‌شود و در فصول بیکاری، سابقه بیمه به آنها تعلق نخواهد گرفت و آنها باید خود را به شکل خویش فرما بیمه کنند؛ البته بیمه خویش فرما مشمول حمایت بیمه بیکاری نمی‌شود.

اصلاح ماده ۵ بیمه کارگران ساختمانی از آذر ماه سال ۱۳۹۹ در دستور کار قرار دارد و حالا با گذشت یک سال با وجود تلاش‌های کمیسیون اجتماعی مجلس و اعمال اصلاحات لازم و رفع ایرادات هنوز به صحن خانه ملت راه نیافته‌است.

منبع درآمد بیمه کارگران ساختمانی از محل صدور پروانه‌های ساخت تأمین می‌شود. ساخت و ساز در پایتخت روند نزولی به خود گرفته‌است. براساس اعلام مدیر کل تدوین ضوابط، نظارت و صدور پروانه معاونت شهرسازی شهرداری تهران در ۹ ماهه نخست امسال ۴هزار و ۳۸۱مورد پروانه ساختمانی در تهران در ۹ ماهه نخست امسال ۴هزار و ۳۸۱مورد پروانه ساختمانی صادر شده که این آمار در مدت مشابه سال گذشته گفت: از ابتدای فروردین تا پایان آذر ماه امسال، ۴ هزار و ۳۸۱مورد پروانه ساختمانی صادر شده که این آمار در مدت مشابه سال قبل، ۵ هزار و ۳۴۴مورد بوده‌است. وی اعلام کرده‌است از لحاظ متراز ساخت و ساز نیز در ۹ ماه اول امسال، مجوز ساخت برای حدود ۷ میلیون و ۶۱۵ هزار مترمربع صادر شده؛ این عدد در مدت مشابه سال گذشته حدود ۸ میلیون و ۳۸ هزار مترمربع بوده‌است.

در آذر ماه ۲۰۰۷ میلادی در تهران صادر شد.
متأسفانه در آذر ماه ۱۳۹۹ براساس مصوبه مجلس که در روزهای پایانی دی ماه ۹۹ اعلام گرفته‌شد، سهم ۲۰ درصدی کارفرما در بیمه کارگران ساختمانی در نظر گرفته‌شد. کارفرما موظف است ۸ درصد از مزد هر کارگر به ازای ساخت هر متر از ساختمان یا یک دانمه ضرب مشخص به عنوان سهم خود برای پرداخت حق بیمه کارگر ساختمانی پرداخت کند.

سهم بیمه کارگران از نِسَب مستقیم به هزینه ساخت دارد. در مناطق گر، تر، هزینه سهم کارفرما برای پرداخت بیمه کارگر گران تر خواهد بود و اگر ساختمان در مناطق محروم‌تر ساخته شود یا هزینه ساخت کمتری داشته باشد، هزینه سهم کارفرما در پرداخت حق بیمه کارگر کاهش می‌یابد. گره خوردن نان سفره کارگران به صنعت ساختمان در شرایط شکننده کنونی این کارگران را سرگردان و درگیر مشاغل کاذب دیگر کرده‌است تا شرمندهن روز و بچه خود نشوند.

حاشیه‌نشینان بیمه را یگان سلامت می‌شوند

معاون بیمه و خدمات سلامت سازمان بیمه سلامت از برقراری پوشش بیمه‌ای مناطق محروم حاشیه شهرها به صورت رایگان خبر داد. مهدی رضایی درباره برقراری پوشش بیمه‌ای برای حاشیه‌نشینان شهرها گفت: حدود ۲۰۰ منطقه در کشور با عنوان حاشیه شهرها شناسایی کردیم که این مناطق کم‌برخوردار بوده و دارای محدودیت‌های نسبی هستند. یکی از خدمات مهم مورد نظر برای این افراد، حوزه سلامت است که گام اول دستیابی راحت به خدمات با بیمه کردن افراد محقق می‌شود.

وی افزود: به رغم اینکه در قوانین بالا دستی تمهیداتی اندیشیده شده‌بود که این افراد می‌توانستند خود را بیمه کنند، اما متأسفانه از خدمات استفاده کرده‌بودند. یکی از ویژگی‌های طرح این است که ما به صورت فعال به مناطق می‌رویم و افراد فاقد بیمه را با کمک سایر دستگاه‌های اجتماعی با امداد رسان شناسایی می‌کنیم و در همان محل افراد را تحت پوشش بیمه می‌بریم.

وی گفت: در گام دوم با همکاری دانشگاه‌های علوم پزشکی برای این افراد در آن نقطه حاشیه‌های پزشک محله و پزشک خانواده تعیین می‌کنیم تا بتوانند حداقل خدمات را دریافت کنند و سپس بتوانند با ارجاع پزشک خانواده در سطوح بعدی هم خدمت دریافت کنند.

رضایی تأکید کرد: این طرح کشوری است و در محلات کم‌برخوردار اجرائی می‌شود. در پایتخت نیز ۲۳۳ محله کم‌برخوردار برای برقراری پوشش بیمه افراد در نظر گرفته شده‌است.

از جمعیت‌افراد بیمه نشده کشور آمار متفاوتی ارائه می‌شود؛ پیش‌بینی ما این است که بین ۸ تا ۶ میلیون نفر فاقد بیمه، جزو همین جمعیت حاشیه‌نشین شهرها باشند. وی اعلام کرد: این افراد هم مانند سایر بیمه‌شدگان با داشتن یک کد ملی بیمه می‌شوند. اتباع رسمی نیز با داشتن شماره‌ای که وزارت کشور در اختیارشان گذاشته است مشمول برقراری بیمه رایگان خواهند بود. طرح مورد نظر با همکاری وزارت کشور و استانداری‌ها صورت می‌گیرد و هر فردی که از سوی وزارت کشور به رسمیت شناخته شود، بیمه خواهد شد.

وی با اشاره به اینکه افراد مشمول در طرح کاملاً رایگان بیمه خواهند شد، اظهار کرد: این افراد بر اساس قواعد بیمه پایه فرانشیز پرداخت می‌کنند، یعنی در بخش بستری ۱۰ درصد و در بخش سرپایی ۳۰درصد پرداخت فرانشیز خواهند داشت.

ششمشنبه ۵ بهمن ۱۴۰۰ ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۴۴۳

جامعه

سرویس اجتماعی ۸۸۹۸۴۴۰۹

رئیس راهداری آبادان: روشنایی جاده از الزامات ایمنی نیست!

پیچ و خم احداث جاده‌استاندار در خوزستان

راه‌های خوزستان به «جاده مرگ» مشهور شده‌است. «جوان» در گفت و گو با مردم، مسئولان، نیروی انتظامی و جهادگران بومی وضعیت نایمن جاده‌های این استان را مورد بررسی قرار داده‌است

آنها را می‌بینند و همین مسائل منجر به وقوع حادته‌های تلخ می‌شود.»

خانم دریس که داغ دلش برای از دست دادن پسر جوانش تازه شده، با بغض می‌گوید: «پسرم ۲۶ سال داشت و فقط هشت ماه از دوواچش می‌گذشت، خیلی از همسایه‌های ما هستند که فرزندان کوچک داشتند و جانشان را در همین جاده مرگ از دست داده‌اند.»

■ **پاسکاری‌های مسئولان برای فرار از مسئولیت**

در همین رابطه، سیداسماعیل بنی هاشم، دهیار روستای سادات به تلاش‌هایش برای حل مشکلات جاده‌ای آبادان اشاره می‌کند و به ۲۶ سال داشت و فقط هشت ماه از دوواچش می‌گذشت، خیلی از همسایه‌های ما هستند که فرزندان کوچک داشتند و جانشان را در همین جاده مرگ از دست داده‌اند.»

■ **پاسکاری‌های مسئولان برای فرار از مسئولیت**

در مسیر جاده آبادان - قفاس با دوچرخه به سمت محل کار می‌رفت، اما متأسفانه به دلیل نبود نور کافی، راننده خودرو رو او نمی‌بیند، با او تصادف می‌کند و موجب فوتش می‌شود.»

آن‌طور که باوی می‌گوید، در سال ۱۳۸۲ یعنی همان سالی که پدرش فوت کرده، کلاس دوم ابتدایی بوده‌است و بعد از نبود پدر بار

چرخاندن زندگی به دوش برادر ۱۸ سال‌ش مانع سرتقت چراغ‌های شوم»

بیک‌پور با بیان اینکه فقط مرکزیت شهر آبادان روشنایی دارد و مابقی راه‌ها هیچ نوری ندارد، می‌گوید: «اکثر جاده‌های آبادان هیچ نوری ندارد، خر خره، مدن، البوعیادی، سادات، ملاکه، دلگه، سیحان، ابوشانک، تنگه و قفاس که جاده کنار آن معروف به جاده قفاس است، نه نور و نه زیر ساحت مناسبی به لحاظ جاده‌ای ندارد. همین مشکلات در مسیر سیدحکیم، رسمتیه، طره و باخ و صیادویه نیز مشاهده می‌شود.»

این‌ خانم جهادگر سه تأخیر در رسیدن آمبولانس‌های آبادان هنگام وقوع حوادث نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: «جاده‌ها وضعیت خوبی

ندارد، نور هم نیست، اگر یک نفر تصادف کند و با آمبولانس تماس گرفته شود نیز آمبولانس خیلی دیر می‌آید، همه این موارد دست به دست هم داده اند. افراد زیادی در این جاده‌ها جانشان را از دست دهند.» او به ضعف‌های زیرساختی جاده‌های آبادان اشاره می‌کند و می‌گوید: «مسیر جاده‌ای از اول خرخره تا قفاس، محل حادثه‌خیزی به نام چهارراه سادات دارد که معروف به جاده مرگ نام شده‌است؛ این محل خط‌کشی ندارد، پل عابر پیاده‌ای هم نگذاشته‌اند، به همین دلیل هفته و ماهی نیست که اینجا تصادف نشود و خانواده‌ای زیاده‌ی داغ عزیزش نشینند.»

بیک‌پور با بیان اینکه پیگیری‌های متعددی برای حل مشکلات جاده‌ای صورت گرفته اما همچنان مسئولان اقدامی نکرده‌اند، اظهار می‌دارد: «شهرداری آبادان که کاری برایشان ندارد، نمی‌دهد. مردم به دهیاری و راهداری مراجعه کرده‌اند، اما فایده‌ای نداشته‌است، به همین دلیل مشکلات قدیمی برمی‌دارد.»

تفاوتی مسئولان برای حل مشکلات جاده‌ای بیک‌پور سه بی تفاوتی مسئولان برای حل مشکلات جاده‌ای اشاره می‌کند و می‌گوید: «معضلت جاده‌ای اشاره می‌کند و می‌گوید: «اکثر راه‌های جاده‌ای مشکلات قدیمی برمی‌دارد.»

به مسئولان راهداری و شهرداری آبادان مراجعه می‌کنیم و درباره نبود نور در جاده‌ها صحبت می‌کنیم و درباره روشنایی در خیابان «جوان» می‌گویید: «سال ۱۳۸۲ بود که شب‌هنگام، پدرم

در مسیری جاده آبادان - قفاس با دوچرخه به سمت محل کار می‌رفت، اما متأسفانه به دلیل نبود نور کافی، راننده خودرو رو او نمی‌بیند، با او تصادف می‌کند و موجب فوتش می‌شود.»

آن‌طور که باوی می‌گوید، در سال ۱۳۸۲ یعنی همان سالی که پدرش فوت کرده، کلاس دوم ابتدایی بوده‌است و بعد از نبود پدر بار چرخاندن زندگی به دوش برادر ۱۸ سال‌ش مانع سرتقت چراغ‌های شوم»

بیک‌پور با بیان اینکه فقط مرکزیت شهر آبادان روشنایی دارد و مابقی راه‌ها هیچ نوری ندارد، می‌گوید: «اکثر جاده‌های آبادان هیچ نوری ندارد، خر خره، مدن، البوعیادی، سادات، ملاکه، دلگه، سیحان، ابوشانک، تنگه و قفاس که جاده کنار آن معروف به جاده قفاس است، نه نور و نه زیر ساحت مناسبی به لحاظ جاده‌ای ندارد. همین مشکلات در مسیر سیدحکیم، رسمتیه، طره و باخ و صیادویه نیز مشاهده می‌شود.»

این‌ خانم جهادگر سه تأخیر در رسیدن آمبولانس‌های آبادان هنگام وقوع حوادث نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: «جاده‌ها وضعیت خوبی ندارد، نور هم نیست، اگر یک نفر تصادف کند و با آمبولانس تماس گرفته شود نیز آمبولانس خیلی دیر می‌آید، همه این موارد دست به دست هم داده اند. افراد زیادی در این جاده‌ها جانشان را از دست دهند.» او به ضعف‌های زیرساختی جاده‌های آبادان اشاره می‌کند و می‌گوید: «مسیر جاده‌ای از اول خرخره تا قفاس، محل حادثه‌خیزی به نام چهارراه سادات دارد که معروف به جاده مرگ نام شده‌است؛ این محل خط‌کشی ندارد، پل عابر پیاده‌ای هم نگذاشته‌اند، به همین دلیل هفته و ماهی نیست که اینجا تصادف نشود و خانواده‌ای زیاده‌ی داغ عزیزش نشینند.»

بیک‌پور با بیان اینکه پیگیری‌های متعددی برای حل مشکلات جاده‌ای صورت گرفته اما همچنان مسئولان اقدامی نکرده‌اند، اظهار می‌دارد: «شهرداری تهران برای کار کمیک برایشان ندارد، نمی‌دهد. مردم به دهیاری و راهداری مراجعه کرده‌اند، اما فایده‌ای نداشته‌است، به همین دلیل مشکلات قدیمی برمی‌دارد.»

تفاوتی مسئولان برای حل مشکلات جاده‌ای بیک‌پور سه بی تفاوتی مسئولان برای حل مشکلات جاده‌ای اشاره می‌کند و می‌گوید: «معضلت جاده‌ای اشاره می‌کند و می‌گوید: «اکثر راه‌های جاده‌ای مشکلات قدیمی برمی‌دارد.»

به مسئولان راهداری و شهرداری آبادان مراجعه می‌کنیم و درباره نبود نور در جاده‌ها صحبت می‌کنیم و درباره روشنایی در خیابان «جوان» می‌گویید: «سال ۱۳۸۲ بود که شب‌هنگام، پدرم

جوان

روزنامه جوان | شماره ۶۴۰۸

مسئولیت اجتماعی

حسین سروقامت

۵۰۴

یکی از کارگزاران مأمون، وی را سبخت در اندیشه دید. علت فرسید، خلیفه گفت هر که را بر کاری گماردم، پس از چندی لغزیده، ملک و مملکت را به باد داد!

کارگزار گفت داناتان برای انتخاب کبوتر نامه‌بر، سراغ نژاد اصیل کبوتر می‌روند... خلیفه نیز عاملان خویش را از خانواده‌های اصیل برگزیدند، تا بدین بلیه مبتلانشود!

چو بشنیدین خسرو از آن شهاد گشتست ا روانش ز اندیشه آزاد گشت

دوستان! این داستان همه عصر هاست. اصالت توی خون آدم‌هاست؛ نه خریدنی است، نه تظاهر کردنی!

اصالت سر سفره پدر و مادر بزرگ شدن است. نجابت داشتن و خود را از زان نفروختن است.

با اصالت است که آدمی آقا زاده می‌شود. دنبال رانت نمی‌رود و

به مغازه‌ای کوچک در جنوب شهر تهران بستنده می‌کند!

با اصالت است که آدمی کمال رجایی فرزند رئیس جمهور شهید محمد علی رجایی می‌شود!

قضای

علیرضا سزاوار

۸۸ مدیر در مهم‌ترین گمرک و فرودگاه کشور نمک‌گیر گروز شدند!

شرکت گروز انبوهی از سکه‌های طلا و خودرو را بین مدیران بزرگ‌ترین گمرک جنوب کشور و فرودگاه امام بخش کرده‌بود

در سومین جلسه دادگاه شرکت گروز مشخص شد که این شرکت به ۲۶۵ نفر از مدیران و کارکنان ارشد گمرک شهید رجایی (بزرگ‌ترین گمرک جنوب کشور)، سکه و خودرو سمنند، نوشوده‌است. از این افراد

۶۷ نفر بست‌های مدیریتی داشته‌اند. همچنین این شرکت به ۲۱ نفر از مدیران فرودگاه امام خمینی هم خودروهای گران قیمت داده‌بود.

سومین جلسه دادگاه رسیدگی به پرونده شرکت گروز، در یروز در شعبه ۴ دادگاه ویژه مناسقات اقتصادی به ریاست قاضی صلواتی برگزار شد. در ابتدای جلسه قاضی از نماینده داستان خواست در جایگاه قرار بگیرد و ادامه

کفرخواست را قرائت کند.

■ **بازی با اسناد در گمرک**

نماینده داستان درباره عنوان اتهامی یکی از متهمان گفت: سید نوید طاهری از سال ۹۱ در شرکت گروز مشغول به کار شد و ۹۸ مسئول حمل و لجستیک این شرکت شد و کارهای ترخیص کالا را انجام می‌داد. براساس اقراریه متهمان، فرایند پرداخت رشوه به کارکنان گمرک از سوی طاهری انجام می‌شد. امیرفولادی افزود: سید نوید طاهری در رابطه با علت پرداخت رشوه به کارکنان گمرک گفته‌است که پرداخت هدیه علاوه بر اینکه بوده به دلیل مرادده زیاد با گمرک، اگر هدیه پرداخت نمی‌شد، کارها با تأخیر روبه‌رو بود. البته طاهری گفته که فاجعت کالاها از سوی وی انجام نشده و تمام کارها بر اساس نیاز خورساز ثبت‌سفارش انجام می‌شد. چندین سال است که ثبت سفارش در سامانه گمرک با ارسال تصویر ثبت می‌شود و به دلیل بون اسناد وجود نمی‌شود. اسناد هم از سوی واحد خرید خارجی تهیه می‌شد. نماینده دادستان گفت: طاهری در اعتراضات خود گفته در مواردی وزن کالا با اسناد ثبت‌سفارش اختلاف داشت و مجبور شد به ترخیص فوری کالا بپردازد. بنابر این مبالغی را به عنوان هدیه پرداخت کرد می‌کرد. هم در مواردی رشوه‌دهی‌ها به صورت قطعات خودرو داده می‌شد. هم در مواردی رشوه‌دهی‌ها به صورت قطعات خودرو داده می‌شد. هم در مواردی رشوه‌دهی‌ها به صورت قطعات خودرو داده می‌شد. نماینده دادسرای قاچاق سازمان یافته گفته‌است که پرورفرهای اسناد خرید کالا قبالا از سوی شرکت‌های خارجی ارسال شده و در دسترس شرکت بود. برای اسناد ثبت‌سفارش از همان فایله‌ها استفاده می‌شد. فقط اعداد و وزن کالا تغییر می‌کرد. مهرهای شرکت‌های خارجی نیز در اختیار شرکت گروز بوده‌است.

■ **رشوه به ۲۶۵ نفر از مدیران و کارکنان گمرک**

به گفته دادستان، این متهم در پاسخ به این سؤال که آیا گمرک از جعلی بودن اسناد خبر داشته هم گفته که من در جریان مرادات شرکت با گمرک نبودم، اما به دلیل اینکه کالاها ترخیص می‌شدند، به نظر می‌رسد که گمرک اسناد را قبول می‌کرده‌است. نماینده داستان با اشاره به تحقیقات انجام‌شده از شرکت گروز گفت: اسنادی به‌دست آمده که نشان می‌دهد این شرکت رشوه‌های کلانی به مدیران گمرک پرداخت کرده‌است. همچنین سید نوید طاهری در سال ۹۳ به ۶۷ نفر از مدیران گمرک شهید رجایی رشوه داده‌است. این رشوه‌ها شامل سکه‌های تپهار آزدی، نیم‌سکه، ربع سکه و کارت هدیه بود. همچنین لیستی مبنی بر پرداخت رشوه به ۹۸ نفر از کارکنان گمرک در سال ۹۸ به تأیید طاهری رسیده‌است.

قاضی صلواتی خطاب به نماینده دادستان گفت: مواردی از لیست رشوه پرداختی به کارکنان گمرک که همراه سمت آنها را قرائت کنید.

نماینده دادستان در ادامه اشاره ای از کارمندان و مسئولان وقت گمرک از جمله جانشین سالن گمرک فرودگاه امام خمینی، ارزباپ در خروج گمرک تهران، جانشین گمرک فرودگاه امام خمینی، مسئول انبارهای گمرک فرودگاه امام خمینی و رشوه‌های دریافتی از سوی این افراد را قرائت کرد.

■ **توزیع خودرو به مدیران فرودگاه**

قاضی صلواتی گفت: در واقع ۲۱ نفر از مسئولان گمرک فرودگاه امام خمینی رشوه دریافت کرده‌اند. نماینده دادستان با تأیید این موضوع گفت: مثلاً به مسئول در گمرک شهید رجایی یک عدد خودروی سمند، معاون فنی گمرک امام خمینی یک دستگاه خودروی ساندرو و یک دستگاه مسافری گمرک امام خمینی یک دستگاه مزدا ۳ داده شده‌است.

امیرفولادی در رابطه با اتهامات ردیف هشتم پرونده هم گفت: سعید رنجبر از سال ۹۲ به عنوان کارمند در شرکت گروز مشغول به کار شده و سال ۹۳ مسئول ترخیص کالا از گمرک بوده‌است. وی برای ترخیص کالاها از گمرک از اسناد مجعول استفاده می‌کرد.

رنجبر در پاسخ به این سؤال که چرا شرکت در ثبت‌سفارش کلی گویی داشته، گفته است شاید شرکت قصد داشت در گیر تعرفه‌های گوناگون نشود. در ادامه جلسه، نماینده دادستان به دیگر تخلفات گروز پرداخت و گفت: زمانی که اختلاف ارز در خارج از کشور بارز داخلی زیاد بود، شرکت برای خارج کردن ارز از کشور ازش کالاها را بیشتر اعلام می‌کرد. زمانی هم که اختلاف ارز کم بود، قیمت کالاها را کم اعلام می‌کرد که تعرفه کمتری پرداخت کنند. این کار در سال‌های ۹۶ و ۹۷ از سوی رئیس سالن مسافری فرودگاه امام انجام شده‌است.

■ **رئیس سالن مسافری فرودگاه در جریان بودا**

نماینده دادستان انجام داد: رنجبر در رابطه با اینکه فرودگاه امام هم گمرک معاون گمرک فرودگاه امام ۲۰ سکه بهار آزادی، طاهری معاون گمرک فرودگاه امام ۲۵ سکه بهار آزادی و به جانشین سالن فرودگاه امام، کارشناس در خروج گمرک فرودگاه امام، کارشناس بازرسی گمرک فرودگاه امام و مدیر کل گمرک فرودگاه امام، ۴۰ سکه رشوه پرداخت‌شده است. متهم

دلیل پرداخت رشوه را تسریع در انجام کارها و نمک‌گیر کردن مدیران گمرک اعلام کرده‌است. پس از این توضیحات، در نهایت قاضی صلواتی ختم جلسه دادگاه را اعلام کرد.