Payamdaily.ir

نخستین روزنامه صبح البرز

پیام آشنا

شماره ۲۹۱۱
سه‌شنبه ۹ / دی / ۱۴۰۴
۹ / رجب / ۱۴۴۷
30 / December / 2025

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی اندیشه زمان
مدیرمسئول: محمود حیدری سردبیر: بابک فرهمند جنب
نشانی: کرج، بلوار کاوه، خیابان فرهنگ، جنب کانون کارشناسان رسمی دادگستری
تلفن: ۳۲۵۳۴۸۳۸-۳۲۵۳۴۴۴۳-۰۲۶ فاکس: ۳۲۵۳۰۱۰۱
امتیاز در طرح ارزیابی کیفی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی: ۶۷۱۸۰
چاپ: کارگر

امروز با حافظ

راستی خاتم فیروزه بواسحاقی
خوش درخشید ولی دولت مستعجل بود
دیدی آن قهقهه کبک خرامان حافظ؟
که ز سر پنجه شاهین قضا غافل بود

فرهنگ

رهایت باید، رها کن
جهان را
نگه دار ز آلودگی
پاک جان را

پروین اعتصامی

اوقات شرعی

اذان صبح	طلوع آفتاب	اذان ظهر	غروب آفتاب	اذان مغرب
۵:۴۶	۰۷:۱۵	۱۲:۰۹	۱۷:۰۲	۱۷:۲۲

برگه

انسان کسی را می‌تواند نجات دهد که خود اصرار به سقوط نداشته باشد...

تولستوی

گزارش روز

ممنوعیت سنی سفر با تاکسی اینترنتی؛ راه‌حل یا پاک کردن صورت مسئله؟!

قانون جدید رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را ملزم کرده مسافران زیر ۱۸ سال را بدون همراهی بزرگسال سوار نکنند؛ این مسئله والدین را برای جابه‌جایی فرزندانشان با مشکلات روبه‌رو کرده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از هفت صبح، گرچه چند سالی از وضع قانون ممنوعیت استفاده از تاکسی‌های اینترنتی برای نوجوانان زیر ۱۸ سال می‌گذرد اما تا همین چند ماه قبل، این قانون مسکوت مانده بود تا اینکه به تازگی از سوی این پلتفرم‌ها ابلاغیه‌ای برای رانندگان صادر شده که براساس آن رانندگان حق ندارند مسافرانی که زیر این طیف سنی هستند را سوار کنند.

قانونی که گرچه هنوز هم به صورت کامل و دقیق اجرا نمی‌شود اما گزارش‌هایی از سوی برخی از والدین در فضای مجازی منتشر می‌شود که حکایت از آن دارد که رانندگانی حاضر به سوار کردن فرزندان آنها نشده‌اند. موضوعی که با واکنش‌های مختلفی از سوی شهروندان همراه شده است. گروهی آن را دردسری جدید برای والدین می‌دانند و گروهی دیگر معتقدند که این تصمیم می‌تواند راهکاری باشد برای پیشگیری از حوادث احتمالی که می‌توانند مسافران نوجوان را تهدید کنند.

یک چالش ناگهانی

استفاده از تاکسی‌های اینترنتی در ایران، به ویژه برای نوجوانان زیر ۱۸ سال، طبق قوانین و مقررات خاصی محدود شده است.

در سال ۱۳۹۸، قوانین جدیدی در مورد شیوه عملکرد تاکسی‌های اینترنتی تصویب شد که بر اساس بخشی از آن، استفاده از خدمات تاکسی‌های اینترنتی برای افراد زیر ۱۸ سال ممنوع اعلام شد. قانونی که گفته می‌شد به منظور حفاظت از امنیت و سلامت نوجوانان و جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی و آزار و اذیت‌هایی که ممکن است از سوی رانندهها صورت گیرد، وضع شده است. بنابراین، نوجوانان زیر ۱۸ سال مجاز به استفاده از این خدمات بدون حضور یک بزرگ‌تر نیستند.

به زبان ساده، بر اساس این آیین‌نامه، رانندگان موظفند در صورتی که متوجه شوند مسافر کمتر از ۱۸ سال سن دارد و بدون همراه بزرگسال قصد استفاده از تاکسی اینترنتی را دارد، از انجام سفر خودداری کرده و آن را لغو کنند.

با این حال تا اواخر سال گذشته این قانون عملا مسکوت مانده بود و به مرحله اجرا در نیامده بود تا اینکه در زمستان سال ۱۴۰۳، این قانون از سوی برخی شرکت‌های تاکسی اینترنتی در ایران به رانندهها ابلاغ شد. این قانون که بدون اطلاع‌رسانی گسترده اجرایی می‌شد به یکباره بسیاری از والدین را در عمل انجام شده‌ای قرار داده بود.

آنها که تا آن زمان بدون دردسر برای فرزندانشان از محل کار، به صورت اینترنتی تاکسی می‌گرفتند تا به مدرسه، کلاس‌های تقویتی یا خانه دوست و اقوام بروند، حالا در برخی موارد با رانندههایی مواجه می‌شدند که حاضر نبودند فرزندان آنها را سوار کنند و به مقصد برسانند.

گرچه این مسئله همیشگی نبود و تنها برخی از رانندهها آن را اجرا می‌کردند ولی، همان مقدار هم باعث شده بود تا والدین و نزدیکانی که مسئول نگهداری کودکان بودند به شدت دچار مشکل شوند. چالشی جدی که کلید آن به دست «راننده» است چرا که عملا هیچ گونه نظارت مستقیمی روی عملکرد رانندهها از سوی شرکت‌های مزبور وجود ندارد کما اینکه تاکنون نیز گزارشی در مورد اینکه با رانندههایی که از این مقررات سرپیچی کرده‌اند برخوردی شده باشد، منتشر نشده است! یعنی راننده می‌تواند قانون را زیرسبیلی رد کند و نادیده بگیرد و مسافر کم سن و سال خود را سوار کند و یا قانون را اجرا کرده و از این کار امتناع کند.

قانونی که نصفه و نیمه اجرا می‌شود

تقریبا مادر یک نوجوان ۹ ساله است که هر یک روز درمیان باید به آموزشگاه زبانی برود که تاصله تقریبا زیادی تا منزل آنها دارد. از آنجایی که تقریبا و همسرش هر دو شاغل هستند مجبورند فرزندشان را با تاکسی اینترنتی راهی آموزشگاه کنند. وی در این مورد به «هفت‌صبح» می‌گوید: تا الان چند باری اتفاق افتاده که راننده حاضر نشده پسرم را به خاطر کمی سن سوار کند. معمولا در اینطور موارد یا تلفنی با وی صحبت می‌کنیم و با پیشنهاد کرایه بالاتر، ماجرا حل می‌شود!

و یا مجبور می‌شویم تاکسی دیگری بگیریم. البته همانطور که گفتم ۳-۴ دقعه بیشتر نبوده ولی همین هم زیاد است چون به هر حال بچه، در خیابان سرگردان می‌شود. وی در مورد قانون جدید پلتفرم‌های نام آشنا نیز می‌گوید: راستش را بخواهید قلبا با این کار موافقم. چون همیشه این استرس را دارم که نکند خدای ناکرده در طول مسیر برای پسرم اتفاقی رخ دهد. ولی از طرفی این مدل قانون گذاری را هم نمی‌پسندم. چرا نباید شرکت‌ها با این همه دفتر و دستک و متخصص نتوانند راهکاری را پیدا کنند که هم سفرها امن شود و هم رانندهها دچار دردسر نشوند؟

مجتبی هم که راننده تمام وقت تاکسی‌های اینترنتی است در این زمینه به «هفت‌صبح» می‌گوید من تا همین چند وقت قبل از این قانون جدید بی‌اطلاع بودم تا اینکه یکی از همکارانم ماجرا را برایم گفت. البته قضیه چندان جدی نیست؛ یعنی مثل بقیه موارد، فقط یک دستورالعمل صادر شده و بس؛ یعنی اگر هم کسی اجرا نکند اصلا شرکت متوجه نمی‌شود. برای همین تاجایی که اطلاع دارم و می‌بینم عملا کمتر راننده‌ای آن را اجرا می‌کند. گرچه اگر بخواهند این قانون را سفت و سخت اجرا کنند، تمام بار آن روی دوش ماست. چون هم مسافرمان را از دست می‌دهیم و والدین از ما شاکی می‌شوند و قطعا اگر کسی از ما کوچکترین دلخوری پیدا کند، می‌خواهد زنگ بزند به پشتیبانی و شکایت کند.

محدودیت‌های سنی در سایر کشورها

اما شاید بد نباشد که بدانید این قانون فقط مختص پلتفرم‌های تاکسی‌های اینترنتی ایران نیست بلکه در بسیاری از همتایان خارجی نام آشنای آنها نیز چنین قوانینی وجود دارد. در پلتفرم تاکسی اینترنتی «اوبر»، کاربران مجاز نیستند برای افراد زیر ۱۸ سال بدون همراهی بزرگسال درخواست سفر ثبت کنند. همچنین اوبر به‌تازگی سرویس «اوبر تین» را راه‌اندازی کرده که به نوجوانان ۱۳ تا ۱۷ سال امکان می‌دهد حساب کاربری ایجاد کنند. این حساب‌ها تحت نظارت والدین و به‌عنوان زیرمجموعه حساب آن‌ها تعریف شده و از قوانین خاصی برای تامین امنیت این گروه سنی پیروی می‌کند. پلتفرم «لیفت» نیز استانداردهای مشابهی دارد. اقدام برای ایجاد حساب کاربری در این سرویس باید حداقل ۱۸ سال داشته باشند.

کاربران راننده لیفت مجازند در صورت شک نسبت به سن مسافر، کارت شناسایی او را درخواست کنند. اگر مسافر قادر به اثبات سن خود نباشد، کاربر راننده می‌تواند بدون جریمه سفر را لغو کند. همچنین، افراد زیر ۱۸ سال تنها با همراهی والدین یا یک بزرگسال مورد اعتماد مجاز به استفاده از این سرویس هستند.

شانه خالی کردن پلتفرم‌ها از مسئولیت

در بخش مربوط به قوانین یکی از پلتفرم‌های ایرانی در مورد این قانون آمده است: ممکن است برخی والدین با حساب کاربری شخصی خودشان برای فرزندانشان تاکسی اینترنتی بگیرند. در نظر داشته باشید که استفاده از این تاکسی‌ها برای اشخاص کمتر از ۱۸ سال مجاز نیست و والدین عزیز یا یک قرد بزرگسال حتما باید در طول سفر این عزیزان را همراهی کند. بر اساس قوانین موجود، تنها اشخاصی که بیشتر از ۱۸ سال دارند می‌توانند اقدام به ساخت حساب کاربری در این اپلیکیشن کنند.

روی دیگر این سکه رانندههایی هستند که مجبور به اجرای این قانون می‌باشند.

براساس قوانین درج شده در سایت همین پلتفرم، سوار کردن مسافر زیر ۱۸ سال برای کاربران راننده نیز ممنوع است و از آنها خواسته شده از انجام چنین سفرهایی خودداری کنند و با انتخاب گزینه مربوطه در بخش دلایل لغو سفر در اپلیکیشن، کارشناسان را مطلع سازند.

حالا اما این قصه دو سوی کاملا متضاد دارد. از طرفی والدین انتظار دارند تا بتوانند به همان شیوه سابق، از تاکسی‌های اینترنتی برای جابه‌جایی فرزندانشان —بدون حضور بزرگترها و البته با تضمین امنیت کامل— استفاده کنند و از سویی پلتفرم‌ها همچنان بر اصرار قانون محدود کننده خود اصرار دارند.

همچنین در بخشی از صفحه یکی از این پلتفرم‌ها در مورد جایگاه حقوقی این شرکت‌ها آمده است: باید به این نکته توجه داشت که پلتفرم «...» مانند سایر رابط‌های کاربری، ابتدا به ساکن به‌طور مستقل امکان پیگیری قضایی موارد پیش‌آمده در سفر را ندارد و در صورت وقوع هر اتفاقی، ابتدا طرفین باید به مقامات قضایی و انتظامی مراجعه کنند. در این مسیر، پلتفرم «...» در کنار کاربران خود خواهد بود و در روند رسیدگی به پرونده شکایت کاربران با مراجع قضایی و انتظامی همکاری خواهد کرد.

بدین ترتیب به نظر می‌رسد شرکت‌های تاکسی‌های اینترنتی با این جمله می‌خواهند بار حقوقی هر گونه حادثه احتمالی را از روی دوش خود برداشته و آن را به دوش راننده بگذارند؛ این مسائل باعث شده تا سوالات فراوانی در مورد چگونگی اجرای این قانون مطرح شود. سوالاتی مانند اینکه؛ آیا نمی‌توان با اضافه کردن سرفصل‌هایی به پلتفرم‌ها، کاری کرد که افراد زیر ۱۸ سال نیز بتوانند سفری ایمن را داشته باشند؟ و یا اینکه؛ آیا در صورت بروز یک حادثه برای مسافران زیر ۱۸ سال، شرکت‌های تاکسی اینترنتی هیچ مسئولیتی در قبال مسافر ندارند؟!

راهکارهایی که پشت گوش انداخته می‌شود

کیوان نقره کار- کارشناس حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات ولی معتقد است که در این چالش، باید هر دو سوی ماجرا را مد نظر داشت. وی در گفت‌وگو با «هفت‌صبح» می‌گوید: در همه جای دنیا محدودیت‌هایی در حوزه‌های مختلف برای افراد زیر ۱۸ سال وجود دارد. مثل محدودیت‌هایی برای استفاده از شبکه‌های مجازی، استفاده از تاکسی‌ها و وسایل حمل‌ونقل عمومی و حتی خدمات مالی و اقتصادی.

از این بعد، می‌توان به شرکت‌های تاکسی‌های اینترنتی حق داد که چنین محدودیتی را اعمال کنند اما از جانب دیگر با کاربرانی مواجه هستیم که انتظار دارند کماکان، فرزندانشان را با این تاکسی‌ها و با امنیت کامل و بدون حضور آنها به مدرسه و باشگاه و... بفرستند. ضمن آنکه نباید از یاد برد که اصولا خود شرکت‌های اینترنتی هم مسلما دوست ندارند که مشتریانشان را از دست بدهند. یعنی هر دو طرف به نوعی حق دارند. بنابراین باید راهکاری را پیدا کرد که نظر طرفین را تامین کند.

وی با ذکر اینکه برای این چالش‌ها راهکارهای مختلفی می‌توان ارائه داد می‌افزاید: مثلا باید به کاربران آموزش داد که حتما خودشان برای فرزندانشان تاکسی بگیرند و با راننده صحبت کنند و از ابتدا تا انتها مسیر خودرو را زیر نظر داشته باشند. شرکت‌های اینترنتی هم می‌توانند تیکت‌ها و بخش‌هایی را در اپلیکیشن خودشان بگذارند تا والدین و بزرگترها با خیال آسوده فرزندانشان را با این تاکسی‌ها جابه‌جا کنند ضمن آنکه ریسک احتمال وقوع حوادث ناگوار برای بچه‌ها از سوی راننده نیز کاهش پیدا کند به عنوان نمونه می‌توانند گزینه‌ای را در اپلیکیشن خود طراحی کنند که والدین در آن، بتوانند تایید کنند که خودشان برای فرزندشان یا مسافر زیر ۱۸ سال شان ماشین گرفته‌اند.

این کارشناس حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات همچنین با بیان اینکه در بسیاری از کشورها، در پلتفرم‌های تاکسی‌های اینترنتی گزینه‌هایی برای این موضوع وجود دارد تصریح می‌کند در کشور ما هم این شرکت‌ها می‌توانند چنین گزینه‌هایی را برای اپلیکیشن‌های خودشان طراحی کنند. اضافه کردن چنین گزینه‌های امنیتی کار سختی نیست، مگر اینکه مشکل قانونی وجود داشته باشد. یعنی قوانین بالادستی اجازه چنین کاری را به این شرکت‌ها ندهند و پیگیری چنین رویه‌های قضایی و حل و فصل آنها نیز آنقدر زمان بر و پر هزینه است که عملا شرکت‌های تاکسی اینترنتی ترجیح می‌دهند وارد این چرخه نشوند و به همین شکل به کار خودشان ادامه دهند.

یعنی از طرفی قانون منع سوار کردن افراد زیر ۱۸ سال را ابلاغ کنند و از طرفی برای اجرای آن چندان سخت‌گیری نداشته باشند! نفره کار در نهایت می‌گوید: فکر می‌کنم بهترین گزینه این باشد که این پلتفرم‌ها هر چه سریعتر فکری برای این مسئله بکنند. چون حلق تاکسی‌های اینترنتی از چرخه جابه‌جایی کودکان و نوجوانان اتفاق خوشایندی نیست. مثلا اگر این اتفاق ادامه دار باشد، خانواده‌ها مجبور می‌شوند از تاکسی سرویس‌های سنتی استفاده کنند که هم نظارت کمتری روی رانندههای آنها هست و هم هزینه‌های بیشتری می‌گیرند.

مسئولیت حقوقی مستقیم پلتفرم‌ها

وجه دیگر این ماجرا بعد حقوقی آن است. اینکه اصولا این پلتفرم‌ها می‌توانند چنین قانونی را وضع کنند و از آن مهمتر اینکه در صورت وقوع هرگونه حادثه‌ای آیا این شرکت‌ها، همانطور که اعلام کرده‌اند مسئولیتی نخواهند داشت؟

سوالاتی که جهانگیر شاهواری، وکیل جرایم اقتصادی و رایانه‌ای در گفت‌وگو با «هفت‌صبح» در مورد آنها می‌گوید اینکه پلتفرم‌های مزبور اعلام کرده‌اند که مسئولیتی در برابر مسافران زیر ۱۸ سال خود ندارد، اساسا غلط و اشتباه است، چرا که این مسئولیت‌ها، جزو مسئولیت‌های «عرفی» محسوب می‌شود و آنها نیز از آنجایی که راننده را تایید صلاحیت کرده و باید روی عملکرد وی نظارت داشته باشند، در صورت بروز هرگونه تخلفی از سوی راننده در قبال مسافر، باید پاسخگو باشند. در حقیقت از وقتی که هر مسافری —تازع از اینکه چه سنی داشته باشد— سوار تاکسی‌های آنها می‌شود، هم راننده و هم شرکت‌های مزبور در قبال آن مسافر، مسئولیت مستقیم دارند.

البته قطعا خود این شرکت‌ها نیز کاملا به این مسئله واقف هستند و اگر چنین ادعایی را مطرح کرده‌اند، شاید به این خاطر بوده که می‌خواسته‌اند به شهروندان هشدار داده باشند تا حواسشان را بیشتر جمع کنند. وی با بیان اینکه این مسئله در مورد تاکسی‌های خطی و شهری کمی پیچیده‌تر است، می‌گوید برای تاکسی‌های شهری گویا قانونی وجود دارد که نباید افراد زیر ۱۵ سال را سوار کنند.

حالا اگر راننده قرد را سوار کند تخلف کرده و اگر وی را سوار نکند، از آنجایی که از ارائه خدمات به شهروندان امتناع کرده، می‌تواند یک تخلف صنفی محسوب شود! اما تاکسی‌های اینترنتی چنین چالشی را ندارند. شاهواری در نهایت می‌گوید بهتر است پلتفرم‌های یاد شده زودتر فکری برای این خلأ خود بکنند وگرنه در صورت بروز هرگونه تخلفی از سوی راننده، مسلما طبق آنچه گفتم قطعا پای آنها نیز گیر است چرا که ما شهروندان، به اعتبار این شرکت‌ها، به راننده اعتماد می‌کنیم و عزیزانمان را دست آنها می‌سپاریم.

برش

مسئول بی سوادی دانش آموزان و دانشجویان چه کسی است؟

از نظام آموزشی چه می‌خواهیم و چه مسئولیتی از آن طلب می‌کنیم؟

به گزارش پیام آشنا به نقل از شرق، گروهی گمان می‌کنند علم، ایدئولوژی طبقه حاکم است و در خدمت بازتولید شرایط تابرابر. پس برای مبارزه با تابرابری‌ها در نظام آموزشی در درجه اول نباید به دنبال این بود که علم و دانش را به دانش‌آموزان و دانشجویان انتقال داد.

گروهی معتقدند نقش معلم و استاد این است که بیدارکننده انگیزه و استعداد افراد باشد و تا می‌توانند فعالیت‌های مبتکرانه برای بارآوری استعداد در محیطی شاد انجام دهند. از این منظر، نظام آموزشی را باید تبدیل به محل زندگی کرد. براساس این دیدگاه، انواع و اقسام روش‌ها و شیوه‌ها مثل فلسفه برای کودکان و... شکل گرفته‌اند که مدعی دموکراسی در نظام آموزشی هستند اما به نظر می‌رسد همگی در بی‌سواد بارآمدن دانش‌آموزان و دانشجویان نقش داشته‌اند. نقش انتقال دانش و روش علمی اگر از نظام آموزشی گرفته شود و به جای آن نقش‌های تازه‌ای که مبهم و نامشخص هستند و نتایج نامعلومی دارند، برعهده این نظام گذاشته شود؛ همین می‌شود که دانش‌آموز و دانشجوی ما حوصله خواندن و نوشتن ندارد.

اغلب آنها یک متن منسجم را هم نمی‌توانند بنویسند. ریاضی برای آنها علم ملال‌آوری شده است و کمتر کسی علاقه به کار در آزمایشگاه دارد. اغلب از علم و دانش گریزان هستند. چون مدام تأکید کردیم که کار نظام آموزش، انتقال دانش نیست. دانشجویان از همان آغاز ورود به دانشگاه انتظار دارند بدون فهم مبانی و اصول رشته علمی وارد بحث و گفت‌وگو شوند. تحمل یک ساعت شنیدن از دانش و علم را هم ندارند. اگر از معلم و استاد خوش‌شان بیاید، به سخنانش گوش می‌دهند و گرنه توجهی نمی‌کنند. با چند دانش‌آموز مقطع متوسطه هم‌کلام شدم. حرف‌شان این بود که چرا باید فیزیک و شیمی بخوانند. این درس‌ها به چه کارشان می‌آید. وقتی می‌خواهند تعمیرکار ماشین شوند یا به قول خودشان بیزینس راه بیندازند، پس نیازی به دانش ریاضی و... ندارند. این همان حرف متفکران علوم تربیتی است که علایق جماعتی و صنفی خودشان را به‌عنوان پژوهش‌های جدید آموزشی به جامعه منتقل می‌کنند و معتقدند که استعدادها متفاوت‌اند و نباید کسی را مجبور به یادگیری دانش کرد. برخی نیز این دیدگاه را تا حدی پیش برده‌اند که معتقدند خود دانش‌آموز و دانشجو محتوایی را که می‌خواهد فرا بگیرد، تعیین کند و خودش هم نحوه ارزیابی و آزمون را مشخص کند.

اصلا ممکن است دوست نداشته باشد امتحان بدهد. این نوع نگاه به بهانه اینکه نباید خلاقیت و استعداد را نابود کرد، مخالف انتقال دانش و روش درست علمی هستند. گاهی هم گفته می‌شود به جای انتقال دانش، دانش‌آموزان درس زندگی و مهارت زیستن با بقیه را باید تمرین کنند. در این میان در نظام آموزشی ما ملغمه‌ای از اینها وجود دارد. نتیجه اینکه اغلب بر این دیدگاه هستند که نظام آموزشی نباید فقط درگیر انتقال دانش شود. هر گروه هرچه را که مهم می‌داند و فکر می‌کند حقیقت است، سعی می‌کند در نظام آموزشی و کتاب‌های درسی گنجانده شود.

همه این گروه‌ها مسئول بی‌سوادی برخی دانش‌آموزان و دانشجویان ما هستند؛ مسئول بی‌توجهی و بی‌تفاوتی به علم، مسئول تهی پراکنده و مبهم دانش‌آموزان و دانشجویان در حوزه علم. نظام آموزشی را باید در جای درست خود قرار داد؛ محلی برای انتقال علم و روش تفکر علمی؛ چه کسی خوشش بیاید و چه کسی خوشش نیاید. اما این به آن معنی نیست که انتقال دانش و روش علمی، انعطاف‌ناپذیر و متصلب است. می‌توان روش‌های انتقال دانش را با توجه به تحولات اجتماعی، فناوری و تغییرات نسلی به بحث گذاشت اما ملغمه‌ای از چیزها را که نتایج نامشخصی دارند، نمی‌توان جایگزین انتقال دانش کرد.