

اظهاری نظر کارشناسی درباره:

«طرح اصلاح قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی»

طرح اصلاح قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی با امضای ۲۲ نفر از نمایندگان محترم جهت طی مراحل قانونی به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است.

مشخصات طرح

کلیات

این طرح در سه ماده با سه زمینه مختلف تهیه شده است. تجمیع این زمینه‌ها در قالب ۳ ماده و پیشنهاد الحاق این سه ماده به قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی جای تأمل است، زیرا مواد سه‌گانه پیشنهادی با رسالت قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی چندان انطباق ندارد. ضمن آنکه قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، قانونی دائمی است و هر پیشنهاد افزایش مواد به این قانون بعد از تصویب، جنبه دائمی به خود می‌گیرد در صورتی که پیام‌های مواد سه‌گانه پیشنهادی در قالب اقدام موردی و مقطعی بدون نیاز به تصویب قانون، قابل تحقق است.

دوره دهم - سال اول

شماره ثبت:

۲۲۴

شماره چاپ:

۳۷۹

در ارتباط با طرح الحاق سه ماده به قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی

۱. در ماده (۱) طرح پیشنهادی دولت مکلف شده تا با استفاده از منابع مواد (۱۰) و (۱۲) قانون تشکیل سازمان مدیریت بحران و اصلاحات آن حداقل ده دستگاه تراک موبیل و یک فروند بالگرد در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دهد تا آمادگی لازم برای امدادسانی به سوانح ریلی داشته باشد. توضیح اینکه:

تاریخ چاپ:

۱۳۹۵/۱۰/۲۲

اولاً در ماده (۱۰) قانون تشکیل سازمان مدیریت بحران کلیه دستگاه‌های موضوع ماده (۱۶۰) قانون برنامه چهارم توسعه، مصوب سال ۱۳۸۳ و مؤسسات عمومی و غیردولتی، شهرداری‌ها و واحدهای زیر نظر شهرداری‌ها و نیز سازمان‌ها، تشکلات و بنگاه‌های فعال در بخش‌های خصوصی و تعاونی در مراحل مدیریت جامع بحران موظف‌اند در چارچوب وظایف و ضوابط محوله عمل نموده گزارش عملکرد خود را از طریق مراجع ذی‌ربط و در مقاطع زمانی که تعیین خواهد شد به سازمان ارائه نمایند. به‌طوری که ملاحظه می‌شود این ماده در قانون سازمان مدیریت بحران به انجام وظایف محوله و ارائه گزارش عملکردی به سازمان پرداخته است.

معاونت پژوهش‌های

زیربنایی و امور تولیدی

دفاتر: مطالعات زیربنایی

مطالعات حقوقی

مطالعات سیاسی

ثانیاً در ماده (۱۲) قانون تشکیل سازمان مدیریت بحران به دولت اجازه داده شده است در صورت وقوع حوادث طبیعی و سوانح پیش‌بینی نشده معادل یک و دو دهم درصد (۱/۲٪) از بودجه عمومی هر سال را از محل افزایش تنخواه‌گردان خزانه تأمین کند تا به‌صورت اعتبار خارج از شمول با پیشنهاد شورای عالی و تأیید رئیس‌جمهور هزینه گردد. به‌طوری که ملاحظه می‌شود در صورت وقوع حوادث طبیعی و سوانح پیش‌بینی نشده به دولت اجازه داده شده تا ۱/۲ درصد بودجه عمومی هر سال از محل افزایش تنخواه‌گردان خزانه را با پیشنهاد شورای عالی و تأیید رئیس‌جمهور در حوادث طبیعی و سوانح پیش‌بینی نشده آن سال هزینه کند. حادثه برخورد قطارهای مسافربری در سمنان در پنجم آذرماه سال جاری اتفاق افتاده است که با توجه به مجموعه حوادث غیرمترقبه و طبیعی در طول ۹ ماهه اول سال جاری باید دید آیا مبلغی از منابع قانون سازمان مدیریت بحران در این سال باقیمانده است که چنین حکمی صادر می‌گردد تا با بقیه منابع باقیمانده تراک موبیل و بالگرد خریداری و در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد؟ چنانچه اعتباری موجود نباشد و امکان ایجاد منبع جدیدی در طول سال جاری هم وجود نداشته باشد تکلیف تصویب این پیشنهاد چیست؟ ضمن اینکه این ردیف‌ها از طرفی بار مالی دارد و مغایر با اصل هفتادوپنجم قانون اساسی است و از طرف دیگر دستگاه متولی حمل و نقل ریلی کشور، خود در قانون بودجه سالیانه دارای ردیف و منابع اعتباری است و چنانچه نیاز

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۵۰۱۵۲۹۷

تاریخ انتشار:

۱۳۹۵/۱۱/۲۰

به خرید دستگاه‌های مذکور باشد دستگاه متولی می‌تواند با تأمین اعتبار از طریق جابه‌جایی‌ها، نسبت به تأمین اعتبار برای خرید تراک موبیل و بالگرد، در صورت ضرورت اقدام کند.

ثالثاً در ماده یک، به خرید ده دستگاه تراک موبیل و یک فروند بالگرد برای امداد رسانی به سوانح ریلی اشاره شده است. در این رابطه شایان ذکر است که وزارت راه و شهرسازی (شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران) وظیفه امداد رسانی را برعهده ندارد. متولی امداد رسان در کشور هلال احمر جمهوری اسلامی ایران است. بنابراین در صورت جمع بودن همه شرایط، با خرید دستگاه‌های فوق و در اختیار قرار گرفتن تراک موبیل و بالگردها نمی‌توان از وزارت راه و شهرسازی انتظار داشت که امر امداد رسانی را در حوادث ریلی برعهده داشته باشد چون امر امداد رسانی تنها با تراک موبیل و بالگرد قابل تحقق نیست. امداد رسانی به آموزش، نیروی انسانی، لوازم و تجهیزات و به خصوص پایگاه نیاز دارد که این مجموعه در هلال احمر جمهوری اسلامی ایران جمع شده است.

۲. در ماده (۲) طرح پیشنهادی، وزارت راه و شهرسازی موظف شده است «از طریق شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ضمن اعمال استانداردهای کیفی و ایمنی، مشاغل حساس مؤثر در ایمنی حمل‌ونقل بار و مسافر را تعیین تکلیف کند تا ضریب خطای انسانی در بروز سوانح ریلی به استاندارد جهانی برسد» در ارتباط با این ماده:

اولاً در اساسنامه و شرح وظایف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران (که این شرکت متولی حمل‌ونقل ریلی کشور است)، مشاغل حساس، طبقه‌بندی و حساسیت سطوح آن نیز دیده شده و معمولاً لکوموتیوران‌ها ضمن گذراندن مراحل آموزشی و آزمایشی و قبولی در آزمایش‌های مختلف، همواره در جریان سیر و سفر تحت نظارت و کنترل مستمر و دائمی قرار دارند تا به هر صورت از بروز سوانح و نیز خطای انسانی در سیر و سفر جلوگیری شود. با توجه به اینکه مشاغل حساس و حساسیت سطوح آن در شرح وظایف و اساسنامه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران دیده شده است و در صورت نیاز هم با تغییر، اصلاح یا افزودن موادی به آن به منظور افزایش سطح کیفی و ایمنی می‌توان به اصلاح اساسنامه و شرح وظایف شرکت راه آهن اقدام کرد، به نظر نمی‌رسد نیازی به قانونگذاری آن هم در زمینه خاص و در حیطه اساسنامه و شرح وظایف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران باشد.

ثانیاً با عنایت به قسمت آخر بند «۲» که می‌گوید: «... به گونه‌ای که ضریب خطای انسانی در بروز سوانح ریلی به استاندارد جهانی برسد» ملاحظه می‌شود که این بند خطای انسانی در بروز سوانح ریلی را بدیهی دانسته و دغدغه آن، رساندن ضریب خطای انسانی به سطح استاندارد جهانی است. در صورتیکه در امور خطیری نظیر حمل‌ونقل کالا و مسافر آن هم در حمل‌ونقل ریلی اصولاً نباید دغدغه بروز خطای انسانی وجود داشته باشد زیرا سلامت و ایمنی در سیر و سفر از اصول اولیه در حمل‌ونقل محسوب می‌شود و تمام تلاش دست‌اندرکاران هم تأمین حداکثری این سلامت و ایمنی است. خطای انسانی با وجود رعایت در قوانین و مقررات و بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها به عوامل دیگری از جمله مشغله فکری، امنیت شغلی و وضعیت درآمدی نیز وابسته است که حذف یا کاهش هرچه بیشتر این عوامل تأثیر بالایی در کاهش یا نبود خطای انسانی در فعالیت‌های حمل‌ونقلی خواهد داشت.

۳. در بند «۳» طرح پیشنهادی آمده: «... نسبت به اصلاح اساسنامه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مدت ۳ ماه اقدام گردد». شایان ذکر است که در برنامه ششم توسعه که هم‌اکنون مسیر تصویب را در مجلس شورای اسلامی طی می‌کند اصلاح اساسنامه شرکت راه آهن در ماده‌ای از مواد چندگانه برنامه پیشنهادی آورده شده است. بنابراین پیشنهاد اصلاح اساسنامه شرکت راه آهن در اینجا مورد پیدا نمی‌کند. ضمن اینکه تصویب اساسنامه شرکت راه آهن و اعمال اصلاحات بعدی آن در قانون تشکیل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و اساسنامه آن، مصوب سال ۱۳۶۶ به وزارت راه و شهرسازی واگذار شده است که با وجود این قانون، پیشنهاد اصلاح اساسنامه شرکت راه آهن توسط کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هم نمی‌تواند مورد پیدا کند.

۴. با توجه به مراتب بالا اصلح آن است که امور مربوط به تأمین لوازم و تجهیزات ضرور امداد رسانی، ارتقای سطح کیفی و ایمنی حمل‌ونقل بار و مسافر و نیز اصلاح اساسنامه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در صورت نیاز، در قالب اصلاح اساسنامه و شرح وظایف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام شود. بنابراین نیازی به تصویب طرح پیشنهادی دیده نمی‌شود.

