

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



«ضرورت انعقاد قراردادهای بهره‌برداری از شبکه ریلی»

بهمن ۹۷

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

در جهت کاهش تضاد منافع دولت و بخش غیر دولتی

«ضرورت انعقاد قراردادهای بهره‌برداری از شبکه ریلی»

(مقایسه راه آهن های اروپایی، نمونه انگلستان، آلمان و فرانسه)

شماره گزارش: ۹۷/۲/۱۰۵		
نوع گزارش: پژوهش کاربردی		
تهیه شده توسط: انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته		
(گروه مطالعات حمل و نقل ریلی و پایش فضای کسب و کار)		
تاریخ انتشار: بهمن ۱۳۹۷		
تصویب نهایی:	مشاور پروژه:	مسئول پژوهش:
مجید بابایی	منصور محمودی	حدیث ترکمانی‌پور



پیشگفتار

قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مشتمل بر ۱۱ ماده و ۱۴ تبصره در سال ۱۳۸۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و پس از تایید شورای نگهبان، ابلاغ گردیده است. در بند «د» آیین‌نامه ماده (۱) قانون - آیین‌نامه اجرایی تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی -، شرکت فعال شرکتهای تعریف شده است که در امر حمل و نقل ریلی با انعقاد قرارداد دسترسی با راه‌آهن، فعالیت می‌نماید. و در بند «ح» همین ماده، قرارداد دسترسی را قراردادی می‌نامد که بنا به تشخیص راه‌آهن با رعایت بند "د" ماده ۱ آیین‌نامه جهت بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل ریلی با شرکت منعقد می‌گردد.

طی دهه اخیر شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به دلایلی از تمدید قراردادهای دسترسی منعقد شده در همان سال اول تصویب قانون سر باز می‌زند و بصورت موردی با تعدادی از شرکت‌ها قراردادهایی را بصورت نامنسجم منعقد نموده است. عدم وجود قرارداد مذکور به منزله شفاف نشدن مرز مسولیت‌ها و تعهدات متقابل شرکتهای حمل و نقل ریلی و شرکت راه‌آهن و پاسخگو نبودن در قبال عدم انجام مسئولیت‌های در تعهد خود است؛ از سوی دیگر بدلیل نبود چنین قراردادی شرکت راه‌آهن از طریق تصویب مصوباتی در هیئت مدیره خود (که گاهی به طور فرا قانونی و یک جانبه است) اقدام به اعمال برخی مسولیت‌ها و هزینه‌ها برای بخش غیر دولتی می‌نماید که عمدتاً با روح قانون دسترسی هم در تضاد است. افزایش تعرفه‌های حمل و خدمات مختلف از جمله تعمیرات و تامین قطعات ناوگان، بهره‌برداری از سیستم‌های علائم و ارتباطات رادیویی و

از سوی دیگر بدلیل نبود قرارداد دسترسی و روشن نبودن تعهدات شرکت راه‌آهن و شفاف نبودن نحوه رسیدگی به کاستی‌ها و خسارات وارده به ناوگان شرکت‌های ریلی که بدلیل اهمال و ناکارآمدی سیستم‌های مورد استفاده در شرکت راه‌آهن رخ می‌دهد مشکلات بیشماری را برای بخش غیر دولتی ایجاد می‌نماید. بدین ترتیب بخش دولتی (شرکت راه‌آهن) در مواجهه با شرکتهای حمل و نقلی بدنبال یک بازی برد-باخت است، و عملاً منافع خود را در عدم اجرای تعهداتش نسبت به طرف مقابل و تحمیل بار و فشار بیشتر بر شریک تجاری خود می‌بیند.

در کشورهای اروپایی که ساختاری نسبتاً مشابه صنعت ریلی ما دارند و مدیریت زیرساخت و بهره‌برداری آن‌ها از یکدیگر جدا می‌باشد، یک دستورالعمل کلی تحت عنوان «ایجاد یک منطقه راه‌آهن اروپایی یکپارچه» (EU/۳۴/۲۰۱۲) وجود دارد که در آن تمام نکات لازم و ضروری برای مدیریت بهینه یک شبکه ریلی ذکر شده است. در این دستورالعمل، مدیریت زیرساخت هریک از کشورهای عضو اتحادیه موظف به انتشار یک «بیانیه‌ی



شبکه^۱ می‌باشد. علاوه بر این، در این دستورالعمل به موارد دیگری از جمله قرارداد دسترسی به شبکه و وجود نهاد رگولاتوری نیز اشاره شده است.

بیانیه‌ی شبکه باید ماهیت زیرساختی که برای شرکت‌های بهره‌بردار قابل استفاده است و همچنین شرایط دسترسی به این شبکه را برای آنها مشخص کند. بیانیه‌ی شبکه همچنین باید حاوی اطلاعاتی باشد که شرایط دسترسی به امکانات و خدماتی که مالکیت آن‌ها برای مدیریت زیرساخت است و نحوه تامین این خدمات و امکانات را مشخص کند و یا یک وبسایت را که در آن اطلاعات به صورت رایگان در قالب فرمت‌های الکترونیکی ارائه می‌شود، معرفی کند.

در این دستورالعمل، اتحادیه اروپا کشورهای عضو خود را علاوه بر انتشار بیانیه‌ی شبکه برای بخش ریلی کشور، به منظور بهبود سازوکار صنعت ریلی، ملزم به ایجاد یک نهاد تنظیم مقررات کاملاً مستقل می‌کند. مدیریت کارآمد و استفاده عادلانه و غیر تبعیض‌آمیز از زیرساخت‌های ریلی نیاز به تاسیس یک سازمان نظارتی دارد که نحوه‌ی اجرای قوانین و موادی که در این دستورالعمل آمده است را زیرنظر داشته باشد و در صورت نیاز بدون تعصبات خاصی، اعلام کند که نیاز به بازبینی و تجدیدنظر دارد یا خیر. سازمانی که بر فعالیت‌های هردو بخش مدیریت زیرساخت و بهره‌برداران نظارت داشته و فضای کسب و کار را کاملاً عادلانه و غیر تبعیض‌آمیز اداره کند.

در موارد بسیاری در این دستورالعمل پیرامون ایجاد یک توافقنامه بین مدیریت زیرساخت و متقاضیان استفاده از شبکه ریلی صحبت شده و به نحوی به لزوم عقد قرارداد اشاره شده است. علاوه بر این، هریک از کشورها در بیانیه‌ی شبکه‌ی خود به تفسیر و با جزئیات این موضوع را شرح داده و نمونه‌ی قراردادهای مورد قبول توسط مدیریت زیرساخت در دسترس درخواست‌کنندگان وجود دارد.

به عنوان مثال در کشور انگلستان، شرکت‌های ریلی بخش خصوصی و متقاضیان مجاز که به دنبال دسترسی به شبکه‌ی ریلی می‌باشند باید قبل از شروع عملیات، با Network Rail قراردادی منعقد کنند تا تمام جنبه‌های بهره‌برداری را پوشش دهد. شرکت‌های خصوصی که به دنبال دسترسی به ایستگاه‌ها (ایستگاه‌هایی که توسط Network Rail اداره می‌شوند و ایستگاه‌هایی که توسط خود اپراتورها مورد استفاده قرار می‌گیرند، مسافری، باری، مسافری چارتری) یا استفاده از دفاتر تعمیرات نگهداری جاری (دسترسی به ایستگاه‌های اپراتورهای خدمات مسافری) که خود قادر به انجام آنها نمی‌باشند هستند نیز باید یک قرارداد جداگانه با ایستگاه

^۱ Network Statement



یا صاحب مراکز مربوطه منعقد کنند. قرارداد دسترسی به شبکه، رابطه‌ی قانونی (حقوقی) بین «Network Rail» و هریک از اپراتورهای ریلی که از شبکه‌ی زیرساخت تحت مدیریت آن استفاده می‌کنند را کنترل می‌کند. تمام قراردادهای دسترسی این‌چنینی باید توسط ^۲ORR تایید شوند. اگر قراردادهای منعقد شده توسط این نهاد تصویب نشوند این قراردادها از نظر قانونی بی‌اعتبار می‌باشند. ORR چندین مدل از انواع قراردادهای دسترسی و راهنمای فرآیند تایید آنها را منتشر کرده است. (ORR دفتر امور مربوط به حمل و نقل ریلی و جاده‌ای می‌باشد و از منافع کاربران این دو شیوه‌ی حمل زمینی حمایت می‌کند).

در حال حاضر، به موجب تفکیک عمودی ساختار ریلی کشور، ایجاب می‌کند به منظور بهره‌برداری مناسب از شبکه ریلی، شرکت راه‌آهن بعنوان مدیر شبکه زیربنایی و شرکت‌های حمل و نقل ریلی بعنوان بهره‌بردار با یکدیگر در ارتباط باشند. در روابط دوجانبه، به منظور وجود یک فهم مشترک بین دو یا چند نفر لازم است یک قرارداد (توافق رسمی) منعقد گردد. در تنظیم قرارداد باید طرفین توافق مشخص بوده و به مدت قرارداد، شرایط بهره‌برداری، تعهدات طرفین، چگونگی حل و فصل مشکلات، هزینه‌ها و جریمه‌ها، شرایط اصلاح قرارداد و ضمایم و پیوسته‌ها نیز اشاره شود.

پس از واگذاری عملیات حمل بار به بخش خصوصی، قرارداد بهره‌برداری در سال‌های اولیه با بندهای محدودی با برخی از شرکت‌ها منعقد گردیده و پس از آن اصلاحی بر روی شرایط و جزئیات آن صورت نگرفته است. مشکلاتی از قبیل جبران خسارات وارده به ناوگان شرکت‌های ریلی، کوتاهی در تامین قطعات یدکی مصرفی، مسئولیت حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر قطارها، امروزه گریبان‌گیر بهره‌برداران می‌باشد. از طرفی به دلیل عدم وجود یک نهاد مستقل برای نظارت بر عملکرد هر دو طرف، مشخص نیست افرادی که معتقدند به هر نحوی حقی از آن‌ها ضایع شده است، به کجا باید شکایت کنند.

پس اولا در چنین شرایطی لازم است قراردادی منعقد گردد تا حدود مسئولیت‌ها و حقوق طرفین در آن مشخص شود، و دوما یک نهاد مستقل (رگولاتور) وجود داشته باشد که هم بر بندهای تعیین شده در قرارداد و هم بر نحوه‌ی اجرای آن نظارت داشته باشد.

مجید بابایی

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

^۲ Office of Rail and Road



فهرست

۱. مقدمه.....	۱
۲. وضعیت حال حاضر ایران.....	۲
۳. بیانیه‌ی شبکه.....	۷
۴. جایگاه رگولاتوری در صنعت ریلی.....	۱۰
۵. قرارداد دسترسی.....	۱۳
۶. مطالعه موردی.....	۱۵
۷. جمع‌بندی.....	۲۳
۸. منابع.....	۲۵



۱. مقدمه

قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مشتمل بر ۱۱ ماده و ۱۴ تبصره در سال ۱۳۸۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و پس از تایید شورای نگهبان، ابلاغ گردیده است. قرار بر این بود، طبق ماده ۱ این قانون، به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه‌گذاری‌های موردنیاز و ارتقا بهره‌وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی، به شرکت‌های حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکت‌ها و موسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن، اجازه داده شود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تاسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره‌برداری کنند.

در بند «د» آیین‌نامه ماده (۱) قانون- آیین‌نامه اجرایی تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی- شرکت فعال شرکتی تعریف شده است که در امر حمل و نقل ریلی با انعقاد قرارداد دسترسی با راه‌آهن، فعالیت می‌نماید. و در بند «ح» قرارداد دسترسی را قراردادی می‌نامد که بنا به تشخیص راه‌آهن با رعایت بند د ماده ۱ آیین‌نامه جهت بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل ریلی با شرکت منعقد می‌گردد.

شرکت راه‌آهن علاوه بر دارا بودن اهم وظایف حاکمیتی و سیاست‌گذاری بخش ترابری ریلی، وظایف اجرایی و مدیریت شبکه ریلی را نیز بر عهده دارد. از طرف دیگر به منظور تأمین منابع مورد نیاز همچون یک بنگاه تجاری به دنبال حداکثرسازی منافع اقتصادی خود است. بنابراین بین نقش حاکمیتی و تصدی‌گری (مادر تخصصی)، تعارض منافع ایجاد می‌شود. بدین ترتیب به واسطه لزوم تأمین منابع مالی راه‌آهن از اختیارات حاکمیتی خود استفاده کرده و سال‌هاست از انعقاد قرارداد دسترسی (بهره‌برداری) اجتناب می‌کند.

در گزارش پیش‌رو لزوم عقد قرارداد دسترسی به شبکه ریلی مطالعه شده است. طبق بررسی‌های صورت گرفته، سایر کشورها از طرف نهادهای بین‌المللی به منظور وجود یک ساختار یکپارچه، ملزم به انعقاد قرارداد و توافق‌نامه برای هرگونه بهره‌برداری از مجموعه‌ی خدمات، امکانات و شبکه زیرساخت ریلی می‌باشند. همچنین علاوه بر این، مدیریت زیرساخت کشورها موظف هستند هر سال، گزارش کاملی از جزئیات شبکه‌ی ریلی موجود و نحوه درخواست ظرفیت آن منتشر کرده و نهادی مستقل را برای نظارت بر کم‌وکیف و نحوه اجرای مقررات موجود تشکیل دهند.



۲. وضعیت حال حاضر ایران

پس از تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، مدیریت زیرساخت از امور ترابری و بهره‌برداری جدا شد. وضعیت مطلوب این حالت به این صورت است که راه‌آهن مدیریت شبکه را بر عهده بگیرد، یک نهاد سیاست‌گذاری و یک نهاد رگولاتوری جداگانه برای نظارت ایجاد شود و امور ترابری به شرکت‌های بخش خصوصی واگذار شود. اما در حال حاضر در کشور ما، در یک طرف بهره‌برداران (یعنی شرکت‌ها) هستند و در طرف دیگر، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قرار دارد که امور سیاست‌گذاری و نظارتی را (با نظارت عالی وزارت راه و شهرسازی) انجام می‌دهد.

با این اوصاف، اهم مسوولیت‌ها و وظائف حاکمیتی و اجرایی در بدنه شرکت راه‌آهن متمرکز گردیده و عملاً ساختار نامتناسبی نسبت به وضعیت مطلوبی که از خصوصی‌سازی انتظار می‌رود ایجاد شده است. با ورود بازیگران جدید به بخش ریلی، هنوز این جداسازی‌ها به درستی اتفاق نیفتاده است و همین امر تضاد منافع دولت و بخش غیر دولتی را افزایش می‌دهد. این امر موجب ناکارآمدی صنعت حمل و نقل ریلی، بهره‌وری پایین، قیمت تمام شده‌ی حمل بالا، سرعت گردش ناوگان پایین و درنهایت عدم جذب سرمایه‌گذاران جدید در این بخش می‌شود.

موضوعی که در حال حاضر به عنوان بخشی از راه‌حل مطرح می‌شود تا احتمالاً قسمتی از معضلات را پوشش دهد، انعقاد یک قرارداد دوجانبه برای «دسترسی به شبکه ریلی» می‌باشد. قراردادی که در آن، تعهدات راه‌آهن و شرکت‌ها به تفکیک ذکر شود. در مجمع عمومی «شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران» مورخ ۱۷ دی ماه ۱۳۸۱ که به منظور تصویب دستورالعمل اجرایی مواد «۵»، «۶»، «۸» و «۹» و آیین‌نامه اجرایی مواد (۳۰) و (۱۲۸) قانون برنامه سوم توسعه تشکیل شده بود، در بند پنجم به این نکته اشاره شده است. طبق آن «کلیه تسهیلات دسترسی و تردد در شبکه و خطوط راه‌آهن و حق استفاده از خطوط راه‌آهن برای سرمایه‌گذاران صرفاً در چارچوب قرارداد است». همچنین در بندهای دیگر، حقوق استفاده از تسهیلات و امکانات متعلق به کارفرما واقع در ایستگاه‌ها و قیمت‌گذاری این امکانات و تجهیزات نیز باید در چارچوب قرارداد باشد.

ضمن اینکه در آیین‌نامه ماده (۱) نیز به «قرارداد دسترسی» اشاره شده است. قرارداد دسترسی عبارت است از قراردادی که بنا به تشخیص راه‌آهن با رعایت بند د ماده ۱ آیین‌نامه جهت بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل ریلی با شرکت منعقد می‌گردد.



براساس ماده ۳۸ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، شرکت‌های حمل و نقل ریلی بار با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافر با صدور بلیط توسط شرکت یا نمایندگی مجاز طرف قرارداد آنان در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران مسئولیت دارند.

تبصره ۱ ماده ۸: حدود مسئولیت‌های شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران و نحوه ایفای آن در چارچوب قوانین موجود و این قانون است که آیین‌نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد.

تبصره ۳ ماده ۸: راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر آنان می‌باشد.

در آیین‌نامه و دستورالعمل‌های ماده ۸، فصل دوم مربوط به «وظایف و حدود مسئولیت شرکت حمل و نقل ریلی باری در مقابل مشتری» می‌باشد. در بند اول این فصل، وظایف و اختیارات شرکت‌ها در ۲۰ ماده و در بند دوم حدود مسئولیت آنها در ۳ ماده به طور جداگانه ذکر شده است. همچنین در فصل سوم همین موضوع برای بخش مسافری مطرح شده است. در انتها ۴ پیوست تحت عنوان منشور حقوق صاحب(ان) کالا و مسافران و اعلامیه شرکت‌های حمل و نقل باری و مسافری وجود دارد.

اما درمورد قرارداد شرکت بهره‌بردار با مدیریت زیرساخت (راه‌آهن) تنها نکته ای که در قانون و آیین‌نامه‌های مزبور ذکر شده است، در بند (ح) آیین‌نامه ماده ۱ است که در آن «قرارداد دسترسی» اینگونه تعریف شده است: قراردادی که بنا به تشخیص راه‌آهن با رعایت بند (د) ماده ۱ آیین‌نامه جهت بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل ریلی با شرکت منعقد می‌گردد.

بند (د): شرکت فعال: شرکتی است که در زمان تصویب این آیین‌نامه در امر حمل و نقل ریلی با انعقاد قرارداد دسترسی با راه‌آهن، فعالیت می‌نماید.

قرارداد یا عقد طبق ماده ۱۸۳ قانون مدنی عبارت است از اینکه: یک یا چند نفر در مقابل یک یا چند نفر دیگر تعهد به امری نمایند و مورد قبول آنها قرار گیرد. بر اثر عقد میان دو طرف، یک رابطه جدید حقوقی برقرار می‌شود و طرفین با توجه به موضوع قرارداد نسبت به یکدیگر باید تعهداتی را انجام دهند.

^۳ حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی در قبال صاحبان کالا و مسافران و نحوه ایفای آن



در نتیجه قرارداد دسترسی می‌تواند برای هر شرکت با توجه به اندازه‌ی آن شرکت یا حجم عملیات آن یا سایر پارامترها، و همچنین با توجه به شرایط آن دوره، متفاوت باشد درحالی‌که قانون دسترسی آزاد به شبکه یا آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های آن کلیات ثابتی را دربرداشته و برای همه یکسان است.

در حال حاضر قراردادهایی موجود می‌باشد که درمورد مدت قرارداد، در آن‌ها اشاره شده است که هر ساله (قرارداد سال ۸۴) و یا هر سه سال یک بار (قرارداد سال ۹۱) این قرارداد مجدداً بررسی و بنا به توافق طرفین تمدید گردند. در عمل چنین اتفاقی رخ نداده است و راه‌آهن بنا به نیاز خود بر اساس مصوبات هیئت مدیره، مواردی را بعضاً به شرکت‌ها تحمیل کرده است که خارج از مواد ذکر شده در قرارداد اولیه و حتی مغایر با مفاد قانون دسترسی بوده و لذا طی سالیان اخیر رابطه قراردادی دوطرفه شکل نگرفته است.

طبق آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه‌آهن، مصوب هیئت محترم وزیران در سال ۱۳۸۸، در فصل دوم ماده (۸)، جدول فهرست فعالیت‌های قابل واگذاری راه‌آهن به بخش غیردولتی و سهم آن‌ها در هر بخش به شرح زیر است:



فهرست فعالیت‌های قابل واگذاری راه‌آهن به بخش غیردولتی و سهم این بخش در هر فعالیت

ردیف	نام فعالیت	سهم بخش غیردولتی (درصد)
۱	انواع واگن‌های مسافری و خدماتی مربوط و راهبری قطارهای مسافری	۱۰۰
۲	انواع واگن‌های باری و راهبری قطارهای باری	۱۰۰
۳	انواع لکوموتیو و خودکشنده‌ها و بهره‌برداری از آنها	۱۰۰
۴	نگهداری و تعمیرات ناوگان و تأمین قطعات موردنیاز	۱۰۰
۵	مدیریت ترافیک و بهره‌برداری از شبکه خطوط ریلی	۱۰۰
۶	کارگاه و دپوهای نگهداری و تعمیرات ناوگان	۱۰۰
۷	کارخانه‌ها، کارگاه‌های تأمین و تولید مواد، قطعات، ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به بخش ریلی	۱۰۰
۸	کارگاه‌های نگهداری و بازسازی خطوط، ابنیه فنی و علائم و ارتباطات	۱۰۰
۹	ماشین‌آلات مکانیزه احداث، نگهداری و بازسازی خطوط و بهره‌برداری و نگهداری از آنها	۱۰۰
۱۰	ایستگاه‌های مسافری و باری	۲۰
۱۱	نگهداری و تعمیرات ارتباط و علائم الکتریکی	۱۰۰
۱۲	خدمات مهندسی و مشاوره تحقیقاتی و پژوهشی	۸۰
۱۳	تکنولوژی اطلاعات	۸۰
۱۴	تعمیرات و نگهداری خط و ابنیه فنی	۱۰۰
۱۵	تعمیرات و نگهداری ساختمان و تأسیسات (جاری و اساسی)	۱۰۰
۱۶	بهره‌برداری از گارهای مانوری	۱۰۰
۱۷	پایانه‌ها، باراندازها، انبارها، زمین، ساختمان و تأسیسات	۳۰
۱۸	مالکیت خطوط فرعی (صنعتی - تجاری)	۱۰۰

در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی درباره جزئیات مسئولیت‌ها و تعهدات بین شرکت‌های حمل و نقل ریلی و راه‌آهن به صراحت اشاره نگردیده است و این بدان معناست که تکلیف حدود مسئولیت‌ها و تعهدات شرکت راه‌آهن با شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌بایستی از طریق انعقاد قرارداد بهره‌برداری تحت مفاد قانون دسترسی آزاد تعیین گردد.

موضوع قابل توجه درباره وظایف و اختیارات حاکمیتی این است که می‌توان آن را به دو بخش تنظیم‌کننده (رگولاتور) و مادر تخصصی تقسیم نمود. مبحث وظایف و اختیارات شرکت مادر تخصصی راه‌آهن نظیر ساخت و نگهداری از زیربنا، تدوین مقررات ایمنی و حرکت قطارها، کنترل و نظارت بر سیر ناوگان، انعقاد قرارداد با



شرکتهای حمل و نقلی برای تخصیص ظرفیت بر حسب مسیر، کنترل ترافیک شبکه، بررسی و پیشنهاد تعرفه های دسترسی بر حسب شرایط بازار، امضای پروتکل های منطقه ای برای بارهای بین المللی (واردات، صادرات و ترانزیت) است. نهاد تنظیم‌گری نیز ناظر بر موارد اختلاف بین شرکتهای حمل و نقلی با شرکت راه‌آهن می‌باشد. از آن جمله می‌توان به بررسی وضعیت اقتصادی راه‌آهن و شرکتهای حمل و نقلی، بررسی تعرفه های حمل به منظور تنظیم بازار، نظارت بر قیمت گذاری برای متصدیان حمل با حفظ عامل رقابت، تصویب مقررات ایمنی و حرکت، اقتصادی و زیست محیطی و نظارت بر بازار ریلی برای جلوگیری از ایجاد انحصار، رسیدگی به دعاوی و داوری بین شرکتهای فعال در زیربخش ریلی با راه‌آهن، و غیره اشاره کرد.



۳. بیانیه‌ی شبکه^۴

در کشورهای اروپایی که ساختاری نسبتاً مشابه صنعت ریلی ما دارند و مدیریت زیرساخت و بهره‌برداری آن‌ها از یکدیگر جدا می‌باشد، یک دستورالعمل کلی تحت عنوان «ایجاد یک منطقه راه‌آهن اروپایی یکپارچه» (EU/۳۴/۲۰۱۲) وجود دارد که در آن تمام نکات لازم و ضروری برای مدیریت بهینه یک شبکه ریلی ذکر شده است. در این دستورالعمل، مدیریت زیرساخت هریک از کشورهای عضو اتحادیه موظف به انتشار یک «بیانیه‌ی شبکه» می‌باشد. علاوه بر این، در این دستورالعمل به موارد دیگری از جمله عقد قرارداد دسترسی به شبکه و وجود نهاد رگولاتوری نیز اشاره شده است.

اصطلاح انگلیسی «Network Statement» یا معادل فارسی آن «بیانیه‌ی شبکه»، اصطلاح اصلی استفاده شده در ماده ۲۷، دستورالعمل EU/۳۴/۲۰۱۲ می‌باشد. این دستورالعمل با ۶۷ ماده در ۲۱ نوامبر سال ۲۰۱۲ به منظور ایجاد یک منطقه یکپارچه برای شبکه ریلی در سراسر اروپا، تهیه شده است. براساس ماده ۲۷ این دستورالعمل مدیران زیرساخت موظف به تهیه و انتشار یک بیانیه‌ی شبکه می‌باشند. بیانیه‌ی شبکه ساختاری مشترک و مطابق با الزامات دستورالعمل ذکر شده در همه‌ی کشورها دارد، هر ساله به روزرسانی می‌شود و در صورت نیاز مورد بازبینی و تجدیدنظر قرار می‌گیرد.

در فصل چهارم این دستورالعمل، تحت عنوان «اعمال هزینه‌ها و تخصیص ظرفیت برای استفاده از شبکه زیرساخت»، ماده ۲۷ با ۴ بند به موضوع «بیانیه‌ی شبکه» پرداخته است. بندهای ذکر شده به شرح زیر است:

۱. مدیر زیرساخت، پس از مذاکره با ذینفعان، موظف است یک «بیانیه‌ی شبکه» تهیه و منتشر کند. بیانیه‌ی شبکه باید حداقل به دو زبان رسمی در اتحادیه اروپا، منتشر شود. محتویات بیانیه‌ی شبکه باید بصورت رایگان در قالب الکترونیکی در پورتال وبسایت مدیر زیرساخت قابل دسترسی باشد. این صفحه وب سایت نیز باید توسط مدیریت زیرساخت و طبق مقررات همین دستورالعمل ایجاد شود.

۲. بیانیه‌ی شبکه باید ماهیت زیرساختی که برای شرکت‌های بهره‌بردار قابل استفاده است و همچنین شرایط دسترسی به این شبکه را برای آنها مشخص کند. بیانیه‌ی شبکه همچنین باید حاوی اطلاعاتی باشد که شرایط دسترسی به امکانات و خدماتی که مالکیت آن‌ها برای مدیریت زیرساخت است و نحوه تامین این خدمات و

^۴ Network Statement



امکانات را مشخص کند و یا یک وبسایت را که در آن اطلاعات به صورت رایگان در قالب الکترونیکی ارائه می‌شود، تعیین کند.

۳. بیانیه‌ی شبکه باید به روزرسانی شده و در صورت نیاز اصلاح شود.

۴. بیانیه‌ی شبکه حتما باید ۴ ماه پیش از مهلت درخواست برای تخصیص ظرفیت شبکه منتشر شده باشد.

این بیانیه‌ی شبکه کلیدی برای دسترسی به بازار می باشد. آنها تمام اطلاعاتی را که متقاضیان به منظور درخواست ظرفیت زیرساخت، بخصوص شرایط دسترسی تجاری، فنی و حقوقی، لازم است بدانند را ارائه می‌دهند. هدف آنها ارائه‌ی اطلاعات به روز از یک منبع واحد و عادلانه و غیرتبعیض آمیز، برای متقاضیانی که درخواست ارائه خدمات بهره‌برداری از شبکه ریلی را دارند، می‌باشد.

این بیانیه باید اطلاعات لازم را در مورد شرایط درخواست ظرفیت در شبکه راه‌آهن، برای شرکت‌های موجود و نیز متقاضیان بالقوه، ارائه دهد. در این گزارش، خدمات ارائه شده توسط راه‌آهن‌های کشورهای درخصوص چگونگی سازوکار ارائه خدمات، تعرفه‌های اعمال شده و شرایط درخواست برای استفاده و دسترسی به شبکه توضیح داده می‌شود.

بیانیه‌های شبکه در بین کشورها هماهنگ، با کاربری آسان و مناسب حال مشتریان تهیه شده است. ساختار یکپارچه در بین تمام کشورهای عضو اتحادیه اروپا به صورت زیر است:

فصل اول: اطلاعات کلی (اهداف تهیه بیانیه‌ی شبکه، چارچوب قانونی، ساختار تهیه بیانیه‌ی شبکه، کریدورهای باری، واژه‌نامه و غیره)

فصل دوم: شرایط دسترسی (الزامات عمومی برای دسترسی، شرایط تجاری، کالاهای خطرناک، فرآیند تاییدیه ناوگان، شرایط لازم برای صلاحیت کارمندان و غیره)

فصل سوم: زیرساخت (محدوده زیرساخت، مرزهای ملی، محدودیت‌های مربوط به پل‌ها و تونل‌ها، امکانات، ایستگاه‌های مسافری، پایانه‌ها و غیره)

فصل چهارم: تخصیص ظرفیت (زمانبندی درخواست‌ها و فرآیند تخصیص ظرفیت، قوانین لغو درخواست و غیره)



فصل پنجم: خدمات (حداقل بسته دسترسی، خدمات اضافی، خدمات جانبی، دسترسی به امکانات و تامین خدمات و غیره)

فصل ششم: هزینه‌ها (قوانین قیمت‌گذاری، تعرفه و حق دسترسی، برنامه اجرایی، تغییرات در هزینه‌ها، تنظیم صورتحساب و غیره)

فصل هفتم: مقررات عمومی و ضمایم

کشورهایی که بیانیه‌ی شبکه خود را منتشر کرده اند:

اتریش، بلژیک، بلغارستان، جمهوری چک، کرواسی، دانمارک، یونان، فرانسه، آلمان، مجارستان، ایتالیا، هلند، لیتوانی، نروژ، پرتغال، اسپانیا، سوئد، انگلستان، لوکزامبورگ، سوئیس، اسلوونی، اسلواکی، رومانی، صربستان، لهستان و جمهوری مقدونیه.^۵

^۵ <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>



۴. جایگاه رگولاتوری در صنعت ریلی

در این دستورالعمل، اتحادیه اروپا کشورهای عضو خود را علاوه بر انتشار بیانیه‌ی شبکه برای بخش ریلی کشور، به منظور بهبود سازوکار صنعت ریلی، ملزوم به ایجاد یک نهاد تنظیم مقررات کاملاً مستقل می‌کند.

«۷۶. مدیریت کارآمد و استفاده عادلانه و غیر تبعیض آمیز از زیرساخت های ریلی نیاز به تاسیس یک سازمان نظارتی دارد که نحوه‌ی اجرای قوانین و موادی که در این دستورالعمل آمده است را زیر نظر داشته باشد و در صورت نیاز بدون تعصبات خاصی، اعلام کند که نیاز به بازبینی و تجدیدنظر دارد یا خیر. یک نهاد نظارتی این چنینی باید بتواند درخواست ها و تصمیم های خود را با استفاده از جریمه‌های مناسب اجرا کند.»

سازمانی که بر فعالیت‌های هردو بخش مدیریت زیرساخت و بهره‌برداران نظارت داشته و فضای کسب و کار را کاملاً عادلانه و غیر تبعیض آمیز اداره کند. در زیر به بخشی از نکات ذکر شده در این رابطه اشاره شده است:

فصل ۴، بخش ۴، نهاد نظارتی

ماده ۵۵: نهاد تنظیم مقررات (۳ بند)

۱. هریک از کشورهای عضو اتحادیه باید یک نهاد نظارتی ملی مستقل برای بخش ریلی تاسیس کنند. این سازمان باید از نظر شرایط سازمانی، عملکردی، سلسله مراتب و تصمیم گیری، از لحاظ قانونی مجزا و مستقل از سایر نهادهای عمومی یا خصوصی باشد. همچنین باید در تشکیلات خود، تصمیم گیری های مالی، ساختار حقوقی و سیاست گذاری، از هریک از مدیران زیرساخت، نهادهای تعرفه گذاری و نهاد تخصیص ظرفیت مستقل باشد. همچنین نباید با هیچ یک از مقاماتی که در اعطا و انعقاد قراردادهای خدماتی شرکت دارند، هیچگونه وابستگی داشته باشد.

ماده ۵۶: وظایف نهاد تنظیم مقررات (۱۳ بند)

۱. در صورتی که درخواست کننده معتقد باشد به صورت غیر عادلانه و تبعیض آمیز با او رفتار شده و یا به هر نحوی متضرر شده است، به خصوص در مورد تصمیماتی که مدیریت زیرساخت یا اپراتورها در موارد زیر اتخاذ کرده‌اند، حق درخواست تجدید نظر به بدنه‌ی رگولاتوری را دارد:

- بیانیه‌ی شبکه در نسخه موقت یا نهایی



- معیارهای تعیین شده در آن

- روند تخصیص ظرفیت و نتیجه‌ی آن

- طرح تعرفه‌گذاری

- سطح و ساختار حق دسترسی

- نحوه دسترسی و هزینه‌های مربوط به استفاده از خدمات

۲. بدون محدود کردن اختیارات مقامات رقابت ملی برای تضمین رقابت در بازارهای خدمات ریلی، سازمان تنظیم مقررات باید قدرت نظارت بر وضعیت رقابتی در بازار خدمات راه‌آهن، به ویژه با هدف جلوگیری از تبعیض علیه متقاضیان را داشته باشد. به ویژه باید بررسی شود که آیا بیانیه‌ی شبکه حاوی مقررات تبعیض‌آمیز یا ایجاد اختیارات اضافی برای مدیر زیرساخت که ممکن است برای تبعیض علیه متقاضیان استفاده شود، نباشد.

۶. سازمان تنظیم مقررات باید اطمینان حاصل کند که هزینه‌های تعیین شده توسط مدیر زیرساخت مطابق بخش دوم فصل ۴ این دستورالعمل و به صورت غیرتبعیض‌آمیز است. مذاکرات بین متقاضیان و مدیریت زیرساخت در رابطه با میزان هزینه‌های زیربنایی و حق دسترسی تنها در صورتی که تحت نظارت رگولاتوری انجام شود، مجاز می باشد.

۷. سازمان تنظیم مقررات باید، به طور منظم و در مواقع خاص، حداقل هر دو سال یک بار، با نمایندگان کاربران خدمات حمل و نقل ریلی باری و مسافری صحبت کند تا از دیدگاه آن‌ها درمورد بازار حمل و نقل ریلی آگاهی یابد.

۸. سازمان تنظیم مقررات باید قدرت درخواست اطلاعات مربوطه را از مدیریت زیرساخت، متقاضیان و هر شخص ثالث دیگری که با صنعت ریلی کشور در ارتباط است، داشته باشد. اطلاعاتی که باید در اختیار دستگاه نظارتی قرار گیرد شامل تمام داده‌هایی است که سازمان تنظیم مقررات در چارچوب عملکردی خود و حوزه نظارت بر رقابت در بازار ریلی آن‌ها را طلب کرده است. این موضوع شامل اطلاعاتی است که برای اهداف آماری و مشاهده‌ی بازار لازم می‌باشد.

**ماده ۵۷: همکاری بین دستگاه های نظارتی (۹بند)**

این ماده متشکل از ۹ بند بر همکاری سازمان های نظارتی تاکید می‌کند. طبق این ماده نهادهای تنظیم مقررات باید اطلاعات کاری و قوانین مربوط به تصمیم‌گیری و عملکردی خود را، به خصوص درمورد مشکلات در تفسیر قوانین، با یکدیگر به اشتراک بگذارند. همچنین این سازمان‌ها موظفند به منظور کمک متقابل در حیطه‌ی وظایف اصلی خود یعنی نظارت بر بازار، رسیدگی به شکایات در حوزه حمل و نقل ریلی بین‌المللی و تحقیقات، تعاملات گسترده با یکدیگر داشته باشند.

نکات ذکر شده در بخش اولیه قانون

۲۳. سازمان تنظیم مقررات باید به گونه‌ای عمل کند که از هر گونه تضاد منافع و هرگونه مشارکت احتمالی در اعطا و انعقاد قرارداد برای ارائه خدمات توسط شرکت‌ها، اجتناب شود. قدرت این نهاد باید به اندازه‌ای باشد که امکان ارزیابی اهداف خدمات بین‌المللی و تأثیر اقتصادی بالقوه بر قراردادهای خدمات دولتی^۶ موجود، وجود داشته باشد.

۲۵. نهادهای نظارتی باید اطلاعات را مبادله کرده و درموارد خاص، اصول و قواعد ارزیابی مربوط به قراردادها را بررسی کنند و امور مربوط به هماهنگی آنها را انجام دهند. این نهادها باید به طور مداوم و بر اساس تجربه خود دستورالعمل‌های مربوطه را توسعه دهند.

۷۷. تامین مالی سازمان تنظیم مقررات باید به گونه‌ای باشد که استقلال این نهاد را تضمین کند و از بودجه ایالتی یا از سهم مالیات بخش مربوطه، به صورت عادلانه، شفاف، غیرتبعیض‌آمیز و متناسب تامین گردد.

۷۸. رویه‌های مناسب برای انتصاب کارکنان باید به گونه‌ای باشد که به استقلال نهاد نظارتی کمک کند. به خصوص انتخاب افراد مسئول در تصمیم‌گیری توسط یک مقام دولتی که به صورت مستقیم از حقوق مالکیت مقررات نظارتی استفاده نمی‌کند، انجام شود. با توجه به این شرط، این مقامات می‌توانند مثلاً از مجلس، رئیس جمهور یا نخست‌وزیر باشد.

^۶ public service contracts



۵. قرارداد دسترسی

در موارد بسیاری در این دستورالعمل پیرامون ایجاد یک توافقنامه بین مدیریت زیرساخت و متقاضیان استفاده از شبکه ریلی صحبت شده و به نحوی به لزوم عقد قرارداد اشاره شده است. علاوه براین، هریک از کشورها در بیانیه‌ی شبکه‌ی خود به تفسیر و با جزئیات این موضوع را شرح داده و نمونه‌ی قراردادهای مورد قبول توسط مدیریت زیرساخت در دسترس درخواست‌کنندگان وجود دارد.

ماده ۲۸: توافقنامه بین شرکت‌های ریلی و مدیران زیرساخت

هر شرکت خصوصی که در حوزه حمل و نقل ریلی فعالیت می‌کند، باید قراردادی تحت قانون عمومی یا خصوصی مربوطه با مدیریت زیرساخت کشور به منظور بهره‌برداری از شبکه ریلی انعقاد کند. شرایط مندرج این توافقنامه طبق این دستورالعمل باید غیر تبعیض آمیز و شفاف باشد.

ماده ۴۱: متقاضیان

۱. درخواست برای استفاده از زیرساخت شبکه ریلی از طرف متقاضیان مطرح می‌شود. به جهت استفاده از ظرفیت زیرساخت متقاضیان موظف به تعیین یک شرکت ریلی به جهت عقد قرارداد با مدیریت زیرساخت می‌باشند.

ماده ۴۴: درخواست‌ها

۱. متقاضیان می‌توانند تحت قانون عمومی یا خصوصی، برای حق استفاده از شبکه زیرساخت ریلی با عقد قرارداد و در مقابل پرداخت هزینه‌های مربوطه، به مدیریت زیرساخت درخواستی ارائه کنند.

ماده ۴۲: موافقتنامه‌ی اصلی / قرارداد تعیین کننده‌ی چارچوب*^۷

۱. می‌بایست یک توافقنامه‌ی تعیین کننده‌ی چارچوب بین مدیریت زیرساخت و متقاضی منعقد شود. در این توافقنامه باید ویژگی‌های ظرفیت زیرساخت موردنظر که توسط متقاضیان مورد درخواست قرار می‌گیرد، طی زمانی بیش از یک دوره زمانبندی کاری در اختیار آنها قرار بگیرد. در این موافقتنامه مسیر قطار با جزئیات

^۷ Framework agreements



مشخص نمی‌شود ولی مسائل قانونی و تجاری باید کاملاً تشریح داده شود. نسخه اولیه این قرارداد باید توسط نهاد رگولاتوری به تایید برسد.

۲. این قرارداد نباید مانعی برای استفاده سایر کاربران از شبکه زیرساخت ایجاد کند.

۳. باید امکان ایجاد اصلاحات و یا محدودیت‌هایی در شرایط این موافقتنامه، به منظور استفاده بهتر از شبکه ریلی وجود داشته باشد.

۴. ممکن است برای تغییر دادن شرایط یا فسخ قرارداد جریمه‌هایی در نظر گرفته شود.

۵. این قراردادها به صورت کلی، یک دوره ۵ ساله را پوشش داده و قابل تمدید می‌باشد. در صورت موافقت مدیریت زیرساخت ممکن است در موارد خاص مدت قرارداد برای دوره‌هایی کمتر یا بیشتر از ۵ سال نیز نوشته شود.

*Framework agreement:

موافقتنامه‌ی تعیین چارچوب، پارامترهای اصلی یک رابطه‌ی تجاری را تعیین کرده و به عنوان مقدمه‌ای برای یک قرارداد امضا شده با رویکردی مشترک در راستای هدفی خاص می‌باشد. این یک توافقنامه‌ی رسمی بوده که زمینه‌ی لازم را برای ایجاد رابطه‌ی دوطرفه فراهم می‌کند و بعداً میتوان با اضافه یا حذف کردن بعضی از شرایط، آن را اصلاح کرد. توافقنامه‌های چارچوب مبانی چگونگی انجام کسب‌وکار را با جزئیات خاصی که بعدها مطرح خواهد شد، شرح می‌دهند. به عنوان مثال، یک توافقنامه‌ی چارچوب بین فروشنده و تامین‌کننده ممکن است قیمت و شرایط تحویل را تعیین کند اما مقادیر دقیق سفارش و برنامه زمانی تحویل بعداً مشخص می‌شود. موافقتنامه‌های چارچوب را می‌توان با تفاهم بین ذینفعان تنظیم کرد.



۶. مطالعه موردی

۱. انگلستان

فصل دوم "بیانیه ی شبکه " انگلستان، بخش سوم «کسب و کار عمومی / شرایط تجاری»:

موافقتنامه ی اصلی و تعیین چارچوب در انگلستان در قالب «قرارداد دسترسی به شبکه» بین شرکت های ریلی و «Network Rail» به منظور دسترسی به شبکه ی ریلی اصلی منعقد می شود که در بخش ۲،۳،۳ توضیح داده شده است. این قرارداد برای دسترسی به ایستگاه ها یا استفاده از عملیات نگهداری تعمیرات روزانه نیز منعقد می شود. علاوه بر دستورالعمل اتحادیه اروپا، در قانون راه آهن^۸ ۱۹۹۳، در بخش ۱۷، ۱۸، ۲۲ و ۲۲ آ در مورد قرارداد دسترسی سخن گفته شده است.

۲،۳،۲ قرارداد دسترسی :

شرکت های ریلی بخش خصوصی و متقاضیان مجاز که به دنبال دسترسی به شبکه ی ریلی می باشند باید قبل از شروع عملیات، با Network Rail قراردادی منعقد کنند تا تمام جنبه های بهره برداری را پوشش دهد. این موضوع نیازمند ارائه ی حداقل بسته ی دسترسی^۹ که در دستورالعمل اتحادیه اروپا EC/۱۴/۲۰۰۱ که در مورد شبکه ی اصلی ریلی تنظیم شده است، می باشد. شرکت های خصوصی که به دنبال دسترسی به ایستگاه ها (ایستگاه هایی که توسط Network Rail اداره می شوند و ایستگاه هایی که توسط خود اپراتورها مورد استفاده قرار می گیرند، مسافری، باری، مسافری چارتری) یا استفاده از دفاتر تعمیرات نگهداری جاری (دسترسی به ایستگاه های اپراتورهای خدمات مسافری) که خود قادر به انجام آنها نمی باشند نیز باید یک قرارداد جداگانه با ایستگاه یا صاحب مراکز مربوطه منعقد کنند. قرارداد دسترسی به شبکه، رابطه ی قانونی (حقوقی) بین «Network Rail» و هریک از اپراتورهای ریلی که از شبکه ی زیرساخت تحت مدیریت آن استفاده می کنند را کنترل می کند.

تمام قراردادهای دسترسی این چنینی باید توسط^{۱۰} ORR تایید شوند. اگر تصویب نشوند این قراردادها از نظر قانونی بی اعتبار می باشند. ORR چندین مدل از انواع قراردادهای دسترسی و راهنمای فرآیند تایید آنها را منتشر

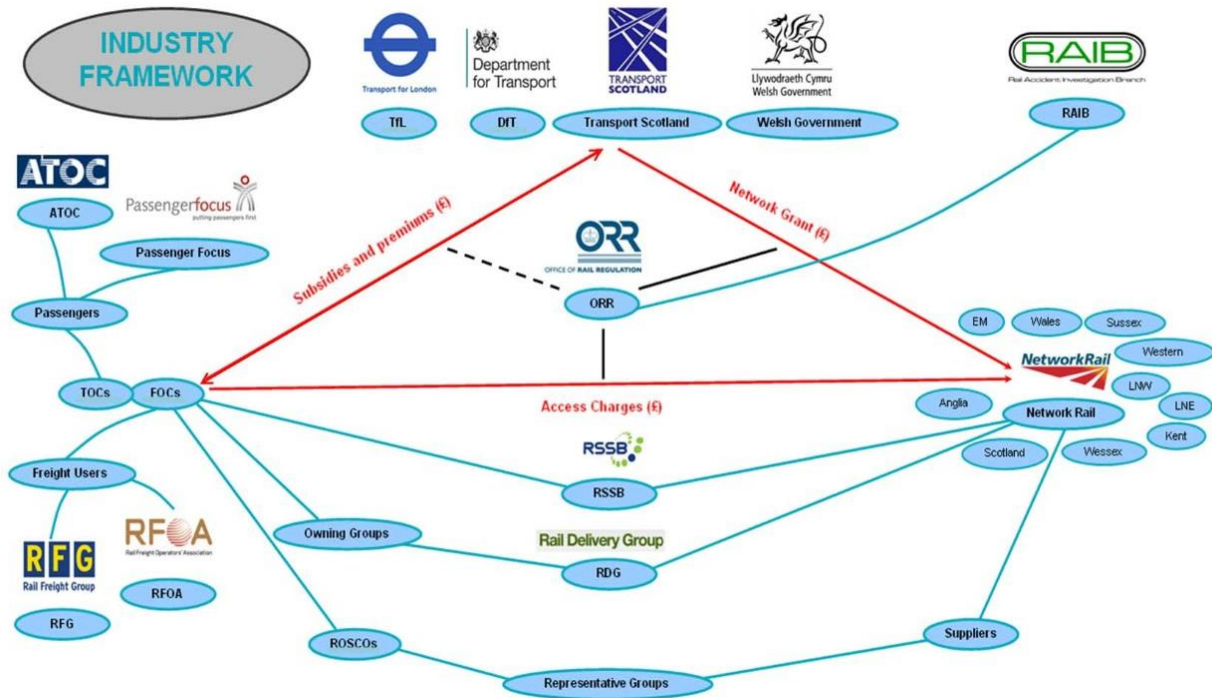
^۸ Railways Act 1993

^۹ minimum access package

^{۱۰} Office of Rail and Road



کرده است. این قراردادهای نمونه براساس طرح‌های تشویقی ORR منتشر شده اند. هرکجا که طرفین قرارداد بخواهند از این مدل قرارداد جدا شوند باید دلیلی برای آن داشته باشند.



شکل ۱ چارچوب صنعت ریلی در انگلستان

ORR دفتر امور مربوط به حمل و نقل ریلی و جاده‌ای می‌باشد و از منافع کاربران این دو شیوه‌ی حمل زمینی حمایت می‌کند. در شکل بالا از ORR به عنوان نهاد رگولاتوری یاد شده است. در صفحه مربوط به دسترسی به شبکه ریلی در وبسایت رسمی ORR، تمام فرم‌های استاندارد و مدل قراردادهایی که برای درخواست دسترسی به زیرساخت شبکه‌ی ریلی و یا اتصال به آن مورد نیاز است، وجود دارد.^{۱۱} برای تمام قراردادهای دسترسی جدید و یا اصلاح قراردادهای موجود باید از این فرم‌ها استفاده گردد.

انواع قراردادهای دسترسی به شبکه:

- خدمات مسافری
- خدمات باری

^{۱۱} <http://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/forms-model-contracts-and-general-approvals>



- اتصال به شبکه

به عنوان مثال برای خدمات باری، مواردی از جمله برنامه زمان‌بندی، شرایط و مدت زمان اجرا، استانداردهای اجرایی، بهره‌برداری و تعمیرات قطارها و شبکه، حق دسترسی و سایر پرداخت‌ها، حدود مسئولیت‌ها در انجام امور و جبران خسارات در زمان نقض قرارداد، قوانین کنترلی، مسائل مربوط به سود و زیان و مالیات بر ارزش افزوده و بسیاری دیگری به تفصیل در قرارداد ذکر شده است. این قرارداد، Network Rail و اپراتور باری را قادر می‌سازد تا به مدت بیش از ۵ سال تحت این توافقنامه به شبکه دسترسی داشته باشند و قرارداد را تحت شرایط خاصی اصلاح کنند. همچنین برای امکانات خاصی که مدیریت زیرساخت مالک آنها نیست، توافقنامه جداگانه‌ای وجود دارد.

THIS CONTRACT is made the [] day of []

BETWEEN:

- (1) Network Rail Infrastructure Limited, a company registered in England under number 2904587 having its registered office at 1 Eversholt Street, London, NW1 2DN ("Network Rail"); and
- (2) [], a company registered in [] under number [] having its registered office at [] (the "Train Operator").

WHEREAS:

- (A) Network Rail is the owner of the Network; and
- (B) Network Rail grants to the Train Operator permission to use the Network on the terms and conditions of this contract.

شکل ۲ بخشی از صفحه اول قرارداد باری انگلستان

قراردادی با جزئیات ذکر شده در بالا، برای خدمات مسافری نیز موجود می‌باشد.



۲. فرانسه

مانند سایر کشورها در فرانسه زیر در بیانه‌ی شبکه ک توسط راه‌آهن فرانسه (SNCF) به عنوان ارائه‌دهنده خدمات ریلی، منتشر شده است، برقراری روابط تجاری این بخش با مشتریانش، بر اساس شرایط زیر می‌باشد:

- لزوم عقد قرارداد توسط تمام متقاضیان برای دسترسی به شبکه (قرارداد مجزا برای دسترسی به شبکه، تخصیص ظرفیت و دسترسی به سیستم‌های اطلاعاتی)
- سایر قراردادهای به منظور تقویت روابط تجاری با مشتریان و تشویق به استفاده از قراردادهای یکسان برای استفاده از سایر خدمات در شبکه

- قراردادهایی برای استفاده از امکانات و خدمات خاص (پایانه‌های باری، ارائه خدمات مانور و غیره)
 - ایجاد یک پروتکل برای شرکت‌های خصوصی و بهره‌برداران به منظور مدیریت حوادث و خسارات ریلی
- در بیانه‌ی شبکه راه‌آهن فرانسه و در ضمیمه‌ی سوم آن^{۱۲}، درمورد انواع قراردادهای مورد نیاز برای دسترسی به شبکه صحبت شده و مدل قراردادها و شرایط عمومی برای درخواست ظرفیت، آورده شده است. از جمله این قراردادها به موارد زیر می‌توان اشاره کرد:

- شرایط عمومی قراردادها برای استفاده از زیرساخت و نیز تخصیص مسیرها به قطار
- نمونه‌ی شرایط ویژه و خاص برای دسترسی به شبکه زیرساخت ملی یا تخصیص ظرفیت
- طرح کلی قرارداد تعیین چارچوب
- شرایط عمومی قرارداد استفاده از سیستم‌های اطلاعاتی SNCF
- ظرفیت لحظه آخری، زمانبندی ارسال درخواستها و زمان پاسخ
- طرح کلی قرارداد قطار باری
- طرح کلی قرارداد قطار مسافری
- استفاده از محوطه‌ها و انبارهای باری
- استفاده از پایانه‌های حمل و نقل ترکیبی

به منظور دسترسی به شبکه‌ی ریلی و تخصیص ظرفیت به شرکت‌ها یا سایر متقاضیان، هریک از آنها باید با مدیریت زیرساخت وارد یک قرارداد دوطرفه، تحت عنوان «قرارداد تعیین چارچوب» شوند. این توافقنامه‌ی تعیین چارچوب حقوق و تعهدات هر یک از طرفین را در ارتباط با ظرفیت زیرساخت موجود برای تخصیص و رویه‌های

^{۱۲} <https://www.sncf-reseau.fr/fr/drr-horaire-de-service-2019>



عملی برای صدور فاکتورها و صورتحساب‌ها در دوره زمانبندی شده یا بعد از آن، مشخص می‌کند. به منظور اطلاع‌رسانی دقیق به متقاضیان، مدیریت زیرساخت موظف است تا قرارداد تخصیص ظرفیت شبکه را در وبسایت خود منتشر کند.

قبل از تدوین این توافقنامه یا انجام اصلاحات در نسخه‌ی موجود توسط SNCF، موارد زیر در نظر گرفته می‌شود:

- تضمین استفاده بهینه از ظرفیت‌های زیربنایی موجود
- توجه به نیازهای قانونی تجاری از طرف متقاضیان استفاده از شبکه‌ی ریلی
- توجه به نیازهای بخش مسافری، بخش باری و سرمایه‌گذاران، از جمله نهادهای دولتی یا سایر سازمان‌های خصوصی

- تضمین دسترسی غیرتبعیض‌آمیز به زیرساخت و سایر تجهیزات و خدمات ارائه شده‌ی مربوط به آن
- توجه به تامین بودجه‌ی مالی شرکت و توسعه آتی شبکه
- ارتقا راندمان در بهره‌برداری از شبکه زیرساخت و امکانات مربوط به آن از جمله امور مربوط به نگهداری و تعمیرات

- توجه به ظرفیت کریدورهای بین‌المللی
- تضمین مدیریت درخور، هدفمند، شفاف و منصفانه از شبکه با استفاده از منابع کافی
- معیارهای موردنیاز برای الویت تخصیص مسیر به قطارها در فرآیند انتشار جدول زمانبندی سالانه
- در صورت لزوم، نیاز به تامین مالی بلند مدت برای خدمات حمل و نقل عمومی ارائه شده در قالب یک قرارداد خدمات عمومی.



در ضمیمه ۳,۲,۱ مدل شرایط ویژه قرارداد برای استفاده از شبکه زیرساخت‌های ریلی ملی آورده شده است.^{۱۳}

BETWEEN

SNCF RESEAU, a national public industrial and commercial undertaking, entered on the Bobigny Trade and Companies Register under No. B 412 280 737, with registered headquarters at 15-17 rue Jean-Philippe Rameau, CS 80001, 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, represented by Arnaud SOHIER, Sales Director,

On the one hand,

AND

The RU railway undertaking, hereinafter referred to as "**name of RU**" or "**RU**", (*legal form*) with a share capital of €....., registered in (*City*) under the number, whose registered office is situated at (*address*), represented by (*surname, first name and position of the signatory*),

On the other hand,

Hereinafter referred to collectively as the "Parties" or individually as a "Party",

The following has been agreed:

شکل ۳ بخشی از صفحه اول قرارداد دسترسی فرانسه

^{۱۳} MODEL OF SPECIAL CONDITIONS OF THE CONTRACT FOR THE USE OF NATIONAL RAIL NETWORK INFRASTRUCTURE



۳. آلمان

در فصل دوم بیانیه‌ی شبکه کشور آلمان راجع به شرایط دسترسی به شبکه‌ی زیرساخت ریلی که تحت مدیریت «DB Netz AG» می‌باشد، صحبت شده است. برای رسیدن به این منظور لازم است تا متقاضیان یک توافقنامه پایه^{۱۴} طبق مقررات قانونی و بیانیه‌ی شبکه، با مدیریت زیرساخت داشته باشند. بخش نهم این فصل شرح حقوق و وظایف در عقد موافقتنامه^{۱۵} به منظور استفاده متقاضیان می‌باشد.

۱. حقوق و وظایف شبکه زیرساخت آلمان

۱- ایجاد بستر مناسب برای تردد قطارها

۲- حقوق و اختیارات بازرسی DB Netz AG برای انتشار دستورالعمل‌های لازم

این شرکت به صورت مداوم باید بر زیرساخت‌ها نظارت داشته باشد تا :

- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی از مواردی که در قرارداد آن‌ها ثبت شده است تجاوز نکنند،
- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی تعهدات قراردادی خود را انجام دهند.

به این منظور، کارکنان DB Netz AG که انجام بازرسی‌ها و مدیریت عملیاتی این شرکت را بر عهده دارند، قادر خواهند بود تا راهنمایی‌های لازم را برای متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی ارائه دهند.

۲. حقوق و وظایف متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی

استفاده از زیرساخت‌های DB Netz AG براساس پیش شرط‌های زیر امکان‌پذیر است:

- ۱- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی موظف به پرداخت هزینه استفاده از زیرساخت (حق دسترسی) می‌باشند.
- ۲- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی باید مطابق با قرارداد خود و مطابق با نکات ذکر شده در بیانیه‌ی شبکه، حق استفاده از شبکه را داشته باشند.
- ۳- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی باید بیمه مسئولیت شخص ثالث را در هنگام استفاده از شبکه‌ی ریلی بپذیرند.

^{۱۴} Basic Agreement IU :BASIC AGREEMENT ON INFRASTRUCTURE USE

^{۱۵} individual usage agreement



۴- متقاضیان یا شرکت‌های خصوصی مسئولیت فراهم کردن ایمنی عملیات خود را به عهده دارند.

همچنین در ادامه درباره‌ی حقوق و وظایف مقرر شده برای طرفین در قرارداد، از جمله شرایط بهره‌برداری، اختلال در خدمات و بروز تاخیر، شرایط فسخ، تامین امنیت، مسئولیت خسارت‌های مالی و مسئولیت خسارت‌های محیط‌زیستی نیز صحبت شده است. در فصل چهارم بیانیه‌ی شبکه نیز برای اختصاص ظرفیت و مسیر به قطارهای باری و مسافری لزوم درخواست از طریق فرم‌هایی که در وبسایت مدیریت زیرساخت موجود است، بیان شده است.



۷. جمع‌بندی

در حال حاضر، به موجب تفکیک عمودی ساختار ریلی کشور، ایجاب می‌کند به منظور بهره‌برداری از آن، دو شرکت با یکدیگر در ارتباط باشند. یک طرف راه‌آهن به عنوان مدیر زیرساخت و در طرف دیگر شرکت‌های باری، مسافری یا هریک از متقاضیان استفاده از زیرساخت شبکه ریلی. در روابط دوجانبه، به منظور وجود یک فهم مشترک بین دو یا چند نفر لازم است یک قرارداد (توافق رسمی) منعقد گردد. در تنظیم قرارداد باید طرفین توافق مشخص بوده و به مدت قرارداد، شرایط بهره‌برداری، تعهدات طرفین، چگونگی حل و فصل مشکلات، هزینه‌ها و جریمه‌ها، شرایط اصلاح قرارداد و ضمایم و پیوسته‌ها نیز اشاره شود.

پس از واگذاری عملیات حمل بار به بخش خصوصی، قرارداد بهره‌برداری در سال‌های اولیه با بندهای محدودی با برخی از شرکت‌ها منعقد گردیده و پس از آن اصلاحی بر روی شرایط و جزئیات آن صورت نگرفته است. مشکلاتی از قبیل جبران خسارات وارده به ناوگان شرکت‌های ریلی، کوتاهی در تامین قطعات یدکی مصرفی، مسئولیت حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر قطارها، امروزه گریبان‌گیر بهره‌برداران می‌باشد. از طرفی به دلیل عدم وجود یک نهاد مستقل برای نظارت بر عملکرد هر دو طرف، مشخص نیست افرادی که معتقدند به هر نحوی حقی از آن‌ها ضایع شده است، به کجا باید شکایت کنند. ماده یازده قرارداد موجود، راه‌آهن را مسئول معرفی دستگاه نظارت بر اجرای تعهداتی که شرکت طبق این قرارداد تقبل نموده، کرده است.

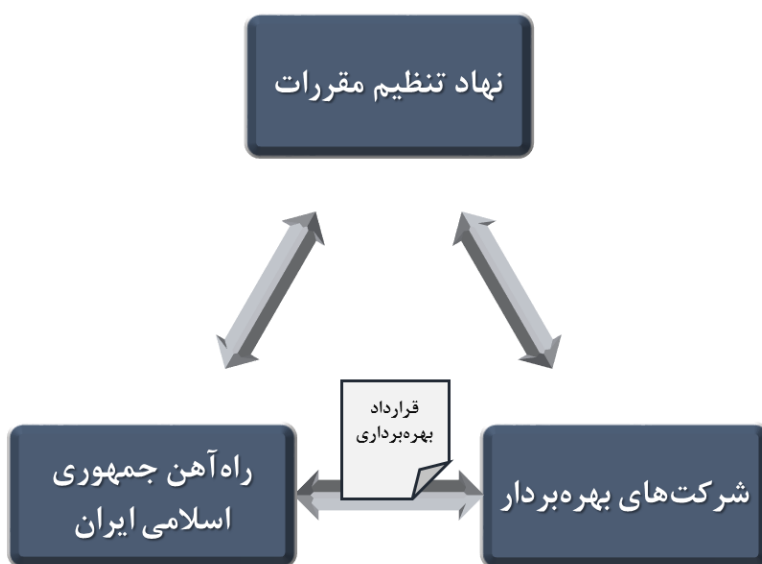
اتحادیه اروپا، مدیریت زیرساخت راه‌آهن‌های کشورهای عضو خود را موظف کرده تا هر ساله بیانیه‌ای کامل و جامع به همراه تمام جزئیات و نکات مربوط به حمل و نقل ریلی را برای کاربران نشر دهد. «بیانیه‌ی شبکه» باید ماهیت زیرساختی که برای شرکت‌های بهره‌بردار قابل استفاده است و همچنین شرایط دسترسی به این شبکه را برای آنها مشخص کند. این بیانیه‌ی شبکه کلیدی برای دسترسی به بازار می باشد. آنها تمام اطلاعاتی را که متقاضیان به منظور درخواست ظرفیت زیرساخت، بخصوص شرایط دسترسی تجاری، فنی و حقوقی، لازم است بدانند را از یک منبع واحد و عادلانه و غیرتبعیض آمیز، برای متقاضیانی که درخواست ارائه خدمات بهره‌برداری از شبکه ریلی را دارند، ارائه می‌دهند. در این گزارش، خدمات ارائه شده توسط راه‌آهن‌های کشورها درخصوص چگونگی سازوکار ارائه خدمات، تعرفه‌های اعمال شده و شرایط درخواست برای استفاده و دسترسی به شبکه توضیح داده می‌شود.



در این بیانیه به لزوم عقد قرارداد برای دسترسی به شبکه ریلی و اختصاص ظرفیت و مسیر به قطارها اشاره شده است و نمونه‌ی قراردادهای مورد قبول از طرف مدیریت زیرساخت در وبسایت این شرکت موجود می‌باشد.

همچنین هریک از کشورهای عضو اتحادیه باید یک نهاد نظارتی ملی مستقل برای بخش ریلی تاسیس کنند. سازمانی که بر فعالیتهای هردو بخش مدیریت زیرساخت و بهره‌برداران نظارت داشته و فضای کسب و کار را کاملاً عادلانه و غیرتبعیض‌آمیز اداره کند. سازمان تنظیم مقررات باید به گونه‌ای عمل کند که از هر گونه تضاد منافع و هرگونه مشارکت احتمالی در اعطا و انعقاد قرارداد برای ارائه خدمات توسط شرکت‌ها، اجتناب شود.

پس اولاً در همچنین شرایطی لازم است قراردادی منعقد گردد تا حدود مسئولیت‌ها و حقوق طرفین در آن مشخص شود، و دوماً یک نهاد مستقل (رگولاتور) وجود داشته باشد که هم بر بندهای تعیین شده در قرارداد و هم بر نحوه‌ی اجرای آن نظارت داشته باشد.



برابر هماهنگی‌های صورت گرفته با شرکت راه‌آهن هم اکنون پیش نویس نمونه قرارداد بهره‌برداری در شرکت راه‌آهن در دست تهیه است که می‌بایست در مرحله بعد به تأیید انجمن صنفی شرکت‌های ریلی برسد. پس از طی مراحل فوق کلیه شرکت‌های حمل و نقل ریلی موظفند قرارداد مستقلی را با شرکت راه‌آهن تنظیم و منعقد نمایند. خوشبختانه دو طرف به درک مشترکی در خصوص اهمیت وجود قرارداد بهره‌برداری رسیده‌اند و در آینده نزدیک قراردادهای بهره‌برداری دوجانبه به مهمترین بستر تعامل و مشارکت دوطرف تبدیل خواهند گردید.



۸. منابع

- <https://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/forms-model-contracts-and-general-approvals>
- <http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>
- <https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/network-statement/>
- <https://www.sncf-reseau.fr/en/rail-network-access/toolbox/national-rail-network-statement>
- <https://www.sncf-reseau.fr/en/rail-network-access/our-offers/train-paths-traffic/learn-about-infrastructure-access>
- <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-en/customers/network-statement/network-statement/network-statement/network-statement-2019-1394902>
- DIRECTIVE 2012/34/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL