

برگزاری کارگاه آموزشی مقررات حمل و نقل با تاکید بر قواعد حمل و نقل ریلی:

آموزش صحیح؛ عاملی برای رشد بهره‌وری و بهبود کار

خصوصی قضیه فرق می‌کند و دوستان وقت و هزینه صرف می‌کنند تا چیزی یاد بگیرند به همین علت ما هم سعی کرده‌ایم دوره‌هایی را برگزار کنیم که مفید و در ارتقای کار مثمرتر باشند. به گفته دکتر تقی‌زاده طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده قرار است تا پایان سال، ۱۰ دوره برگزار شود و دوره‌هایی مدنظر است که در جاهای دیگری برگزار نمی‌شود یا دوره‌هایی که به صورت محدود برگزار می‌شود و امکان حضور به راحتی در آن دوره‌ها برای اعضا میسر نیست.

مدرس این دوره دکتر محمد حیدری مشاور حقوقی انجمن، مدرس دانشگاه و وکیل پایه یک دادگستری بود که در بخش نخست به تاریخچه مقررات حاکم بر صنعت حمل و نقل کالا و مسافر به‌ویژه در صنعت ریلی پرداخت. به گفته او اولین قانون مدنی در حوزه حمل و نقل به سال ۱۳۰۷ مربوط می‌شود که در مواد ۵۱۲ تا ۵۱۶ در ذیل عقد اجاره به این موضوع اشاره شده است و رابطه بین متصدی حمل و مسافر را در قالب عقد اجاره تعریف کرده است و برای اولین بار مستاجر، اجیر و اجرت در این مواد تعریف شده است.

در ماده ۵۱۳ به صراحت در قانون مدنی آمده است که اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است: ۱- اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل. ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب یا هوا.

همچنین در ماده ۵۱۶ نظام متصدیان حمل و نقل پیش‌بینی شده است و می‌گوید: تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آنها سپرده می‌شود همان است که برای امانت‌داران مقرر است بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می‌شود و این مسئولیت

از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود. قانون تجارت در سال ۱۳۱۱ مصوب و دو نکته در این قانون جایز اهمیت است: نکته اول این است که طبق ماده ۱ و ماده ۲ قانون تجارت متصدیان حمل و نقل به



آموزش، هزینه نیست بلکه یک سرمایه‌گذاری است. آموزش صحیح و مناسب می‌تواند کارکنان را مکلف کند تا از ابزار به درستی استفاده کنند و از شیوه‌های صحیح در محیط کار بهره‌مند شوند و به کارکنان دانش و مهارت‌های ضروری را ارائه کند تا با بهترین توانایی خود کار را انجام دهند و باعث افزایش بهره‌وری و کیفیت در کار شوند. از آنجایی که روش‌های انجام کار به‌طور مرتب در محیط کار تغییر می‌کنند آموزش منظم کارکنان به این معناست که کسب و کار چه در زمان حال و چه در آینده چیزی را از دست نمی‌دهند و در بهترین شرایط به کار ادامه می‌دهند. آموزش و توسعه باعث می‌شود تا کارکنان توانایی‌های بیشتری را کسب کنند به این معنا که آن‌ها می‌توانند مسئولیت بیشتری را بپذیرند و در مراحل پیشرفت شغلی موجب حمایت از آن‌ها می‌شود. کارکنان با سطح بالای توانایی می‌توانند به سازمان کمک کنند تا باعث افزایش رضایت مشتریان و افزایش شهرت در بازار و همچنین حفظ مشتریان و جذب مشتریان بیشتر شوند. به همین منظور و برای ارتقا و پیشرفت شرکت‌های ریلی عضو، انجمن صنفی اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی در حوزه‌های مرتبط با ریل کرده و اولین دوره با عنوان «کارگاه آموزشی مقررات حمل و نقل با تاکید بر قواعد حمل و نقل ریلی» را برگزار کرد که در ادامه اهم نکات مطرح شده در این کارگاه آموزشی را می‌خوانید.

شاید در حد یک درصد این دوره‌ها در سازمان‌های دولتی تاثیر داشته است و علت شرکت بیشتر کارمندان در دوره‌ها این بوده است تا پس از دریافت مدرک ارتقای شغلی بگیرند اما در مورد بخش

عاملی برای رشد و بهره‌وری و بهبود کار است. در سازمان‌های دولتی آموزش ضمن خدمت، بهره‌وری و کارایی لازم را ندارد و با توجه به اینکه سمت‌های دولتی مختلفی داشته‌ام شاهد این بوده‌ام که

در ابتدای کارگاه دکتر تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با اشاره به اینکه اهمیت زیادی برای آموزش ضمن خدمت قائل است گفت: این موضوع



عنوان تاجر شناخته شده‌اند. در ماده ۱ آمده: تاجر کسی است که شغل معمولی خود را معاملات تجاری قرار بدهد و در بند دوم ماده ۲ می‌گوید: تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد. پس این را در نظر داشته باشیم که شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی و سایر شقوق حمل و نقل از نظر قانون تجارت تاجر به حساب می‌آیند. در قانون تجارت بخشی هم به قراردادهای حمل و نقل اختصاص داده شده است و معتقد در اینجا ظرفیت خوبی وجود دارد اما کمتر به آن توجه شده است و مقررات مفصلی هم دارد. از ماده ۳۷۷ تا ماده ۳۹۴ به مقررات حمل و نقل پرداخته شده است.

در حال حاضر هم قانون مدنی را داریم و هم قانون تجارت و در بحث‌ها این‌گونه جمع‌بندی می‌شود که درخصوص متصدیان حمل و نقل مثل شرکت‌های حمل و نقل ریلی که به صورت کاملاً تجاری کار می‌کنند قانون حاکم قانون تجارت است و قانون مدنی به‌هیچ عنوان حاکمیتی درخصوص حمل و نقل و تصدیان آن ندارد و یکی از دلایل هم این است که قانون تجارت قانون موخر است و دلیل دوم اینکه قانون مدنی ناظر به حمل و نقل‌هایی است که جنبه تجاری ندارند و موردی اتفاق می‌افتد.

متصدی حمل و نقل به کسی اطلاق می‌شود که حمل و نقل را به صورت سازمانی و در قالب یک بنگاه اقتصادی و تشکیلاتی و با تهیه یک‌سری آلات و ادوات حمل و نقل و به صورت نظام‌مند انجام می‌دهد. وقتی به‌عنوان تاجر شناخته شدیم به‌طور طبیعی مشمول قانون تجارت هستیم و تکالیف خاص تجار را هم داریم. نکته‌ای که در شرکت‌های ریلی باید به آن توجه شود.

دسته دوم از قوانین، قانون‌های خاص حاکم بر حوزه ریلی است. جالب است بدانید که اولین قانونی که در مباحث حمل و نقل ریلی به صورت رسمی در ایران به تصویب رسید قانون انحصار قند و شکر در سال ۱۳۰۴ بود. در آن سال برای اولین بار پیش‌بینی شد از محل گرفتن مالیات بر واردات قند و شکر هزینه احداث راه‌آهن را تامین کنند. از

آن سال به بعد حجم عظیمی از قوانین در رابطه با راه‌آهن در کشور به تصویب رسیده است که بخش عمده‌ای از این مصوبات منسوخ شده است. بخش دیگر این قوانین نشان‌دهنده سیر تکوین حقوق ریلی در ایران است که مهم‌ترین آن به اعتقاد بنده قانون تشکیل موسسه راه‌آهن دولتی ایران مصوب ۱۲ مرداد ۱۳۱۴ و مقررات حاکم بر آن است. در ابتدا برای اداره راه‌آهن موسسه‌ای به نام راه‌آهن دولتی ایران تشکیل شد که مرکب از هیات مدیره و هیات نظارت بود. سپس در سال ۱۳۵۵ موسسه به شرکت سهامی راه‌آهن ایران تغییر کرد و اساسنامه آن به تصویب مجلسین آن زمان رسید که پس از انقلاب و در سال ۱۳۶۶ به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (سهامی خاص) تغییر نام داد جزو معدود اساسنامه‌های شرکت‌های دولتی است که به تصویب مجلس رسیده است.

در ماده ۱ اساسنامه آمده است: شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (سهامی خاص) که به موجب قانون مصوب ۱۳۵۵/۱۲/۱۶ تأسیس گردیده و در این اساسنامه شرکت نامیده می‌شود شرکتی است وابسته به وزارت راه و ترابری که به صورت بازرگانی اداره شده و کلیه عملیات خود را بر طبق مفاد این اساسنامه و در مواردی که در اساسنامه تعیین تکلیف نشده باشد طبق مقررات قانون تجارت عمل خواهد نمود. نکته ماده ۱ اینجاست که در بخشی از اختلاف‌نظرهایی که با راه‌آهن داریم به مسئولان آنها اعلام کرده‌ایم که طبق اساسنامه، شما شرکت هستید و طبق قانون تجارت باید کار کنید و اختیارات فراقانونی ندارید و باید به ظرفیتی که در این ماده وجود دارد توجه ویژه داشته باشیم.

در اساسنامه جدید شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران وظایفی همچون حمل و نقل بار و مسافر، ایجاد خطوط و تاسیسات ریلی جدید، توسعه و تجهیز خطوط و ایستگاه‌ها، نگهداری و بهره‌برداری از خطوط و تاسیسات، انجام مطالعه و تحقیقات در زمینه حمل و نقل ریلی و فراهم کردن امکانات آموزشی لازم جهت تأمین پرسنل متخصص مورد نیاز بر عهده آن گذاشته شده است.

در تبصره ذیل ماده ۵ نیز گفته شده است: اشتغال به امور مذکور در این ماده در سراسر کشور منحصرأ به عهده شرکت می‌باشد مگر در مواردی که به موجب قوانین جداگانه انجام قسمتی از این فعالیت‌ها به مؤسسات دیگر واگذار شود. در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی به‌طور کلی تصدی و حمل و نقل ریلی در ایران منحصرأ در اختیار راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بوده است. اگر بررسی کنید در عمل هم می‌بینید که تا سال ۸۲، ۸۳ و ۸۴ که قانون دسترسی آزاد به تصویب می‌رسد عملاً همه فعالیت‌های حمل و نقل بار و مسافر توسط خود راه‌آهن و شرکت رجا که صدرصد متعلق به راه‌آهن بود انجام می‌شد. البته یکی دو شرکت بودند که به‌صورت خیلی محدود و به‌عنوان فرورادر و در مسیر تهران - مشهد فعالیت می‌کردند و مجوزهای خاصی بود که داده شده بود و به معنای شکسته شدن انحصار نبود.

در ادامه دکتر حیدری گفت: پس از تصویب و اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، در حال حاضر مالکیت شبکه و خطوط ریلی اصلی کشور مطلقاً متعلق به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی (دولت) بوده و قابل واگذاری به اشخاص ثالث نیست، اما طبق ماده ۱۰ آیین‌نامه تعیین سهم بهینه، صدرصد مالکیت خطوط فرعی (صنعتی-تجاری) راه‌آهن شامل خطوط موجود، در حال ساخت و آنچه که در آینده ساخته می‌شود، قابل انتقال به بخش غیردولتی است و مالکیت خطوط فرعی موجود با اولویت به ایجادکننده خط، قابل انتقال است.

نتیجه چنین وضعیتی این است که شرکت راه‌آهن مرجع وضع مقررات و نظارت بر سایر بخش‌ها بوده و هم‌زمان در کنار بخش خصوصی و در کنار سایر شرکت‌ها مشغول فعالیت‌های تصدی‌گری است و می‌تواند به‌عنوان رقیب تجاری - البته با در اختیار داشتن ابزارهای کنترلی حاکمیتی - مانعی در مقابل رشد بخش خصوصی شود.

در بخش دوم کارگاه دکتر حیدری به بحث درباره قوانین حاکم بر تاسیسات شرکت‌های حمل و نقل ریلی و حقوق و تعهدات شرکت راه‌آهن و شرکت‌های

حمل و نقل ریلی در قبال هم پرداخت و افزود: کسانی که می‌خواهند شرکت‌های حمل و نقل ریلی تاسیس کنند باید قبل از ثبت در اداره ثبت شرکت‌ها از شرکت راه‌آهن مجوز تاسیس دریافت کنند تا اداره ثبت شرکت‌ها به درخواست آنها رسیدگی و شرکت را ثبت کند. همچنین افراد پس از ثبت شرکت باید مجوز دریافت فعالیت دریافت کنند که این یکی از شرایط دریافت این مجوز داشتن ۶۰۰ واگن برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری، ۵۰ واگن برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری و ۱۰ ال‌کوموتیو برای شرکت‌هایی است که نیرو محرکه در اختیار می‌گذارند است. یکی دیگر از شروط گرفتن مجوز فعالیت داشتن امکانات مالی مناسب به ارزش ۲۰ درصد ارزش ناوگان است که در یکی از شروط سخت به‌خصوص در شرایط امروز است.

در ادامه او به بیان برخی از تعهدات طرفین در قبال هم پرداخت و مواردی را بیان کرد و سوال مهمی را که در رابطه وجود دارد مطرح کرد و اینکه آیا از منظر قانونی و از منظر اقتصادی انعقاد قرارداد دسترسی به شبکه ریلی یک الزام قانونی است یا بنا به صلاحدید شرکت راه‌آهن است؟ به گفته دکتر حیدری طبق ماده ۱۰ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی؛ شرکت‌های حمل و نقل ریلی مکلف به رعایت کلیه مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌هایی هستند که در چارچوب قوانین کشور توسط هیأت مدیره راه‌آهن تهیه و ابلاغ می‌گردد، اما مساله‌ای که در اینجا وجود دارد و محل بحث و اختلاف نظر بین شرکت راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی است این نکته است که شرکت راه‌آهن با استفاده از این ماده و به صورت یک طرفه دستورالعمل‌هایی را بدون در نظر گرفتن منافع شرکت‌های ریلی صادر می‌کند و به قید در چارچوب قوانین کشور توجهی ندارد.

در پایان کارگاه نیز بخشی به صورت پرسش و پاسخ بین شرکت‌کنندگان و دکتر حیدری برگزار شد و مواردی که جای پرسش و ابهام داشت توسط نمایندگان شرکت‌های ریلی مطرح شد که دکتر حیدری توضیحات تکمیلی را ارائه داد.