

دومین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

سردرگمی شرکت‌ها؛ نقش راه‌آهن در بازرسی فنی ناوگان ریلی چیست؟



احمدرضا صبری، رییس کارگروه مسافری انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با بیان این موضوع که اگر شرکت‌های مالک واگن خود نظارت را بر واگن‌های خود برعهده گیرد مطمئناً ایمنی افت خواهد کرد اظهار کرد: هدف راه‌آهن از این مصوبه این است که با برعهده قراردادن نظارت بر دوش مالکان واگن، زیر بار پاسخگویی نرود. اگر قرار است که مسئولیت بر عهده شرکت‌ها باشد چرا راه‌آهن باید پیمانکار را به ما معرفی کند؟ اگر قرار است بازرسی بر عهده شرکت‌ها باشد در این میان راه‌آهن چه نقشی دارد؟

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: حتی اگر شرکت‌ها ده‌ها پیمانکار بازرسی داشته باشند در نهایت مسئولیت ایمنی در سیر برعهده راه‌آهن است حتی اگر نقص از واگن یا لکوموتیو باشد.

مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی گفت: کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن اگر تشخیص دهد که نقص از واگن یا لکوموتیو است مالک را مقصر می‌داند و به راه‌آهن کاری ندارد.

تقی زاده اظهار کرد: در زمانیکه دبیر کمیسیون سوانح وزارت راه بودم هنگامیکه اتوبوسی دچار حادثه می‌شد و منجر به کشته شدن مسافران می‌شد با توجه به اینکه اتوبوس کاملاً خصوصی بود وزارت راه، سازمان راهداری را زیر سوال می‌برد. فرض کمیسیون عالی سوانح بر این است که حاکمیتی بر این امر نظارت دارد بنابراین تا آنجایی که بنده اطلاع دارم خصوصی سازی سلب مسئولیت نمی‌کند.

منصور محمودی کارشناس انجمن صنفی با تاکید بر اینکه هر کسی بازرسی را برعهده گیرد مسئول می‌شود و این موضوع یک اصل است بیان کرد: اگر مالک بازرسی را برعهده گیرد پیمانکار مدعی خواهد شد که هیچ مسئولیتی بر عهده نمی‌گیرد و در نهایت شرکت باید پاسخگو باشد.

در این نشست وضعیت کارگروه‌ها و بازرسی فنی واگن‌ها مورد بحث و بررسی قرار گرفت و همچنین روند پیشرفت مباحث قید شده در نشست گذشته اعلام می‌شود. در این نشست آقایان محمد کریمی مدیرعامل شرکت جویبار، حمید صدیق‌پور نماینده انجمن صنفی، احمدرضا صبری، رییس کارگروه مسافری انجمن صنفی، مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی، مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی، منصور محمودی کارشناس انجمن صنفی، فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند، سیحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه، حیدری مشاور حقوقی انجمن، اسکندر حاجتی مشاور مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان حضور داشتند. در ادامه گزارش کامل از این نشست را بخوانید.

چندین پیمانکار مسئولیت تعمیرات مختلف را برعهده دارند بهتر است این گروه‌های بازرسی را شرکت‌ها مستقیماً بر عهده بگیرند.

حمید صدیق‌پور نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با تاکید بر اینکه قانون حق دسترسی می‌گوید تامین ایمنی و امنیت سیرو حرکت بر عهده راه‌آهن است گفت: ایمنی از طریق ایزاری که راه‌آهن بکار می‌برد از جمله شرکت‌های نظارتی صورت می‌گیرد. اگر کارهای تعمیراتی که از ارکان اساسی سیرو حرکت به‌درستی انجام نشود سیرو حرکت صحیح صورت می‌گیرد. راه‌آهن باید خودش مسئولیت این بخش را بر عهده گیرد و نفر یا شرکتی را برای تامین نظارت بر امنیت انتخاب کند.

مصوب می‌شود در قسمت سوانح باید به تصویب برسد که در آن بخش نیز مورد تایید قرار نگرفته که مسئولیت بازرسی فنی بر عهده شرکت‌ها قرار گیرد. راه‌آهن به دنبال آن است که خود را از بر عهده گرفتن مسئولیت مشکلات مبرا کند. وقتی سوانحی رخ می‌دهد اولین جرقه‌ای که در ذهن مالک می‌زند آن است که آیا بخش بازرسی فنی راه‌آهن به درستی عمل کرده است؟ اگر قطار مشکل سیر داشته چرا جواز صادر شده است؟ جلسات متعددی در خصوص این امر برگزار شد اما همچنان به نتیجه نرسیده ایم. پیشنهاد می‌کنم جلسه‌ای برگزار شود تا این مشکل حل شود. در راه‌آهن در حوزه‌های مختلف باری، مسافری و لکوموتیو

محمد کریمی مدیرعامل شرکت جویبار در رابطه با بازرسی فنی واگن‌ها که با چالش برعهده گرفتن شرکت‌های مالک روبرو است گفت: در اولین جلسه با آقای ضیایی مهر و خان‌آبادی جلسه‌ای را در شرکت ریل کوثر داشته ایم. ایشان اعلام کردند که مسئولیت بازرسی فنی واگن توسط شرکت‌های مالک واگن، مصوبه هیئت مدیره است و باید این امر به انجام برسد. ضیایی مهر خود معتقد بود که انجام این مصوبه با مشکلاتی همانند زیر سوال رفتن حاکمیت راه‌آهن روبرو است. اگر مقرر باشد که راه‌آهن در مسئله بازرسی مداخله‌ای نداشته باشد ایمنی و کیفیت کاهش پیدا می‌کند. در راه‌آهن مرسوم است که وقتی آئین نامه یا دستورالعمل



افزایش می‌یابد و ۵ درصد سهم بازرسی برای بازرس در نظر گرفته می‌شود و در نهایت شرکت مالک واگن می‌تواند بازرس را خود تعیین کند. البته ناگفته نماند که ما نباید مشق خود را خودمان تصحیح کنیم. فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند گفت: برخلاف آنچه که مهندس نظارت به این شکل که بر عهده شرکت‌های مالک باشد نه تنها موجب افزایش کیفیت تعمیرات نمی‌شود بلکه موجب کاهش کیفیت خواهد شد. با افرادی که به عنوان بازرس به ما معرفی شده تماس‌هایی حاصل شده و به ما گفته اند که فقط ما اجازه ورود به آن‌ها را بدهیم هر چه شرکت‌های مالک بگویند مورد تایید بازرسان قرار خواهد گرفت. حتی پیشنهاد قیمت‌های پایین‌تر نسبت به شرکت‌های بازرسی رقیب داده‌اند. حتی به ما پیشنهاد داده‌اند که بازرسان در کارخانه حضور پیدا نخواهند کرد.

اکنون شرکت ما به عنوان تعمیرکار با گارنتی ۳ ساله واگن تعمیر می‌کند تمام قطعات ورودی کنترل کیفیت می‌شود و تست کیفیت شده و تایید شده است. مرحله به مرحله تعمیرات شرکت توسط راه‌آهن نظارت می‌شود. در اصل راه‌آهن هفته‌ای سه روز در محل برای نظارت مستقر است و مراحل مختلف تعمیرات را نظارت می‌کند. در نهایت وقتی تعمیرات تمام می‌شود تاییدیه تعمیرات صحیح و طبق استانداردها را می‌دهد. از لحظه‌ای که واگن از کارخانه خارج می‌شود طی ۳ سال تحت گارنتی، شرکت است. در این میان ایمنی، سیر، مراقبت برعهده راه‌آهن است. اگر راه‌آهن قصد دارد نظارتی مضاعف روی واگن‌ها داشته باشد خودش انجام دهد. چرا مالک یا پیمانکار تعمیراتی باید هزینه مضاعف دهد. هنگامیکه واگن‌ها تعمیرات اساسی می‌شوند و بازرس برای هر واگن ۳۰۰ هزار تومان می‌خواهد در مواردی هم تا ۸۰۰ هزار تومان پیشنهاد شده

این نکته بسیار حائز اهمیت است. اگر می‌خواهیم نقش بخش خصوصی پررنگ شود هر چه نقش راه‌آهن را در امور اجرایی کمتر کنیم منافع بخش خصوصی افزایش می‌یابد. زیرا در راه‌آهن مدیران تغییر می‌کنند و به نفع شرکت‌ها است تا بازرسی بر عهده شرکت‌ها باشد.

محمد کریمی اظهار کرد: اگر بازرس با شرکت‌های مالک باشد مطمئناً کار مالکان سهل‌تر خواهد شد اما ما بیشتر به فکر سلامت واگن‌ها هستیم. زیرا ارتقای ایمنی کاهش می‌یابد. وقتی بازرس راه‌آهن در ایستگاه حضور داشته باشد به واگن خراب مجوز سیر نمی‌دهد اما اگر بر عهده بازرسی باشد که زیر نظر من مالک است ما هر کاری خواهیم کرد تا واگن را سیر دهیم حتی اگر ایمن نباشد و موجب افت ایمنی می‌شود.

احمدرضا صبری تاکید کرد: ما تعمیرگاهی که کار خود را به درستی انجام دهد نداریم و هیچکدام استاندارد نیستند فشار وارد می‌کنیم تا نظارت وجود داشته باشد نظارت هم مرتباً طبق استانداردهایی که در دست دارد سلامت واگن‌ها را تایید نمی‌کند. در ابتدا راه‌آهن باید طی دو سال استانداردها را در تعمیرگاه‌ها پیاده کند با این کار ۹۵ درصد ایمنی

مراحل تعمیرات و نگهداری بهتر و صحیح‌تر انجام شود و موجب ارتقای تعمیرات و نگهداری می‌شود. ناظر را پیمانکار نمی‌تواند انتخاب کند یا باید راه‌آهن این کار را انجام دهد یا خود شرکت‌های مالک، ناظر را انتخاب کنند زیرا پیمانکار هزینه پرداخت ناظر را برعهده نمی‌گیرد.

نکته دیگر آن است که بحث نظارت و بازرسی تعمیرات، فقط برعهده گرفتن مسئولیت ایمنی نیست و بخشی از آن مربوط به ایمنی می‌باشد. هدف از بازرسی انجام صحیح تعمیرات و نگهداری ناوگان است که ایمنی را در بخش‌هایی همانند چرخ و ترمز شامل می‌شود. در بحث‌هایی که در این مورد انجام شده به این امر رسیده‌ایم که اگر راه‌آهن این نظارت را برعهده داشته باشد مشکلات بیشتری را ایجاد می‌کند. اگر راه‌آهن انجام دهد از نظر هزینه برای مالک فرقی نمی‌کند زیرا در نهایت هزینه را از مالک دریافت می‌کنند. اگر مالک خود این امر را برعهده گیرد حق انتخاب بازرس را دارد. اگر راه‌آهن برعهده گیرد به راحتی از طریق بازرسی می‌تواند واگن یا لکوموتیوها را از سیر برای تعمیرات خارج کند. کار بازرس کنترل استانداردهای تعمیر و نگهداری روی واگن یا لکوموتیو است.

نظر دیگری در انجمن مطرح شد مبنی بر اینکه به غیر از اینکه مسئول راه‌آهن باشد یا مالک، خود پیمانکار طبق قرارداد باید مسئول شود و ضمانت مسئولیت را هم طبق مدت زمان قرارداد باید تضمین دهد و گارانتی شود.

مجتبی لطفی گفت: این طرح حدود دو سال است که در راه‌آهن مورد بررسی قرار گرفته تا به تصویب برسد و مربوط به واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو است. در تعمیر و نگهداری ناوگان تعمیرات طبق اصول استاندارد انجام نمی‌شود و باید تعمیر و نگهداری ارتقاء پیدا کند. سازمان‌دهی جدید نوشته شده که در آن سه آیتیم وجود دارد. پیمانکار، مالک و بازرس که همه باید شخصیت‌های حقوقی مستقلی داشته باشند. یعنی مالک نمی‌تواند شرکت بازرسی داشته باشد. حتی مالکی که خودش پیمانکار و تعمیرکار است باید جدا شود. بازرس اگر در بازرسی اشتباهی کند و مقصر این اشتباه پیمانکار باشد بازرس و پیمانکار هر کدام به میزان تقصیری که داشته‌اند مورد مواخذه قرار می‌گیرند. در بخش تعمیرات و نگهداری واگن‌های باری، پیمانکاران مسائل بسیاری دارند و کوتاهی‌هایی می‌کنند. وجود دستگاه نظارت مستقل کمک می‌کند تا



است چرا ما باید پرداخت کنیم. به نظر بنده این روش و این نظارت کاملا کار اضافی است زیرا در ابتدا موجب افت تعمیرات می‌شود ثانيا وقتی نظارت دیگری روی گارانتی و ضمانت من قرار می‌گیرد من دیگر مسئولیتی را در قبال تعمیراتی که انجام داده‌ام بر عهده نخواهم گرفت. ما با انجام این امر یک حلقه زاید را در روند کار اضافه خواهیم کرد. از اتفاقات دیگری که رخ داده گفته شده که بازرس باید از تهران برای نظارت حضور داشته باشد. در گذشته هفته ای ۳ روز نماینده راه‌آهن حضور داشت و واگن‌ها را تحویل می‌دادیم اما امروز شاید هفته‌ای یک روز ناظر از تهران حضور داشته باشد. از نظر بنده نیازی به شرکت بازرسی نیست. مالکان لکوموتیو گارانتی ۲ یا ۳ ساله دارند برای تعمیرات اساسی که انجام می‌دهند.

در راه‌آهن نیز شرکت‌ها باید تضمینی به راه‌آهن بابت بدهی سنواتی خود به میزان ۱۲۰ درصد بدهند. یعنی به عنوان مثال شرکت ریلی حدود ۱۰ میلیارد تومان بدهی سنواتی به راه‌آهن دارد و به همین دلیل از طریق نهادهای بازرسی تحت فشار است زیرا هیچ اهرمی برای وصول این مبلغ ندارد به همین دلیل راه‌آهن این تضمین را قرار داده است. حیدری مشاور حقوقی انجمن بیان کرد: گارانتی که گرفته می‌شود مربوط به خساراتی است که به ناوگان شما وارد می‌شود. به عنوان مثال یک میلیارد تومان برای تعمیرات ناوگان هزینه می‌کنید هنگامیکه خسارتی وارد می‌شود با گارانتی مجدد تعمیرات انجام می‌شود اما وقتی واگنی پس از تاییدیه تعمیرات وارد سیر می‌شود اگر دچار حادثه ای شود و تلفات داشته باشد در آنجا مسئله بازرس به میان می‌آید. راه‌آهن به دنبال آن است که حوادث ناشی از ریلی که رخ می‌دهد نقش نظارتی خود را به نحوی ایفا کند که مسئولیت متوجه خودش نباشد. اگر در حوادثی که رخ داده نگاهی به کمیسیون عالی سوانح

داشته باشیم می‌بینیم که در بروز حوادث بخش‌های مختلف را به دلیل نقص‌هایی که وجود داشته بر اساس اولویت درصدی مقصر شناخته است. حتی راه‌آهن همیشه در حوادثی که رخ می‌دهد حدود ۱۰ تا ۳۰ درصد مقصر است. راه‌آهن قصد دارد مسئولیت نظارت را به خود شرکت‌ها واگذار کند تا بازرسی را موظف کند کنترل‌های لازم را انجام دهد تا اگر مشکلی پیش آمد مسئولیت و انگشت اتهام را از خود برداشته باشد. روند کار به این صورت است که قراردادی محکم شرکت‌ها با پیمانکار می‌بندند و در قرارداد قید می‌شود که تعمیرات باید بر اساس استانداردهای راه‌آهن باشد و در هنگام تحویل نیز نماینده راه‌آهن تایید نهایی را پس از بررسی‌های لازم می‌دهد.

اگر واگنی برای تعمیرات رفته به درستی انجام نشده باشد با گارانتی مجدد باید تعمیرات انجام شود. در این میان راه‌آهن نه متضرر است و منتفع می‌باشد. راه‌آهن هدف دورتری دارد مبنی بر اینکه از حوادث ریلی که رخ می‌دهد از خود سلب مسئولیت کند. در هیچ جای قانون دسترسی، اشاره نشده که شرکت بازرسی ایجاد شود و آن شرکت بازرسی کننده مسئولیت بازرسی و بررسی را داشته باشد. خود راه‌آهن نیز مدعی است که یک دستگاه حاکمیتی است. راه‌آهن به عنوان یک دستگاه حاکمیتی باید ذاتا به این موضوعات نظارت داشته باشد. مجتبی لطفی در ادامه گفت: آیین نامه بحث تعمیرات سالیانه را اگر مطالعه کنید خواهید دید که اکنون نیز راه‌آهن هیچ نقشی در این تعمیرات سالیانه ندارد. اگر واگنی در مشکلات سالیانه ایجاد سانحه‌ای کند در کمیسیون عالی سوانح پیمانکار و مالک را مقصر می‌شناسد. امروز در رابطه با پروسه تعمیرات و نگهداری گفتگو می‌کنیم و در رابطه با سیر صحبت نمی‌کنیم. فرهنگ طلوعی در مورد تعمیرات سالیانه‌ای که شرکت‌ها انجام می‌دهند مثالی به میان آورد و گفت:

اگر در تعمیرات سالیانه از قطعه‌ای استفاده کنم که غیر استاندارد است و منجر به سانحه شود تمام مسئولیت بر عهده شرکت است و راه‌آهن هیچ نقشی در این سانحه ندارد و فقط در قسمت بهره‌برداری نقش دارد. راه‌آهن هیچگاه نمی‌تواند مسئولیت خود را به صفر برساند زیرا شبکه، بهره‌برداری و مدیریت خط و ترافیک را برعهده دارد. راه‌آهن را از سوی دیگر کسی به عنوان استفاده از قطعه معیوب محکوم نمی‌کند. اما بازرسی کاری می‌کند که حتی شرکت تعمیراتی از زیر بار مسئولیت فرار کند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن گفت: پروسه بازرسی در اصل کاری اضافه و زائد است. علت آن است اکنون نظام بازرسی به شکل صحیحی در حال انجام است. بخش خصوصی باید به سمت و سویی برود که فعالیت شرکت‌ها را تسهیل کند. هنگامیکه نهاد ناظری راه‌آهن یا شرکت‌ها ایجاد کنند در ابتدا تحمیل هزینه مضاعفی برای شرکت‌ها می‌باشد و همچنین دوباره همان مسئله مهر فروشی راه‌اندازی می‌شود همانند مشکلاتی که در سازمان نظام مهندسی وجود دارد. در کشور ما در هر کجا که نظارت شدیدتر شد خطا نیز بیشتر صورت می‌گیرد. آیا امروز هر شرکتی می‌تواند کار تعمیراتی انجام دهد؟ اکنون آیین‌نامه‌ای وجود دارد که شرکت‌های خدماتی تعمیراتی را به عنوان شرکت‌های خدمات وابسته به صنعت ریلی تعریف کرده اند. به این صورت نیست که هر شرکتی بتواند با نصب تابلویی تعمیرات قطار انجام دهد. راه‌آهن باید بر روی شرکت‌های تعمیراتی نظارت دقیق داشته باشد و ۴ یا ۵ شرکت تعمیراتی که حائز استاندارد هستند را به بخش معرفی کند و داتما هم بر استانداردهای آن نظارت داشته باشد. تا تعمیرکارها استانداردها را رعایت کنند و اگر هم حادثه‌ای رخ داد پیگیر عدم رعایت استانداردها در شرکت‌های تعمیراتی باشد. این نگاه می‌تواند از نگاه حاکمیتی نظام راه‌آهن باشد.

از سوی دیگر تمام شرکت‌های تعمیراتی در رابطه با خساراتی که مالک ناوگان دیده است ضمانت‌های قصور انجام تعهد دارند. اما اگر مقرر بود که بازرسی وجود داشته باشد موافق هستم که اگر مجبور به داشتن شرکت بازرسی بودیم راه‌آهن فقط باید لیستی را به شرکت‌ها بدهد که این بازرسی‌ها مورد تایید راه‌آهن هستند. شرکت‌ها به هیچ عنوان نباید به راه‌آهن این اجازه را بدهد که در این حیطه دخالت کند. یک رابطه سه طرفه وجود دارد. مالک واگن، پیمانکار و بازرس. شرکت، پیمانکار را انتخاب می‌کند و قرارداد نظارت را با ناظر می‌بندد تا بر کار پیمانکار نظارت کند.

این نظر که اگر انتخاب ناظر بر عهده شرکت‌ها باشد و اگر سانحه‌ای رخ دهد راه‌آهن هیچ مسئولیتی بر عهده نمی‌گیرد طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون دسترسی صراحتا آمده است که راه‌آهن با پذیرش ناوگان ریلی مسئولیت حفظ سلامت ناوگان و سلامت سیر را بر عهده دارد و هر حادثه‌ای رخ دهد راه‌آهن مسئول و متولی حفاظت و ایمنی می‌باشد.

فرهنگ طلوعی گفت: آقای ضیایی مهر بسیار تاکید داشتند که این مصوبه به تصویب هیات مدیره راه‌آهن رسیده و باید شرکت‌ها بپذیرند و متاسفانه این ادبیات که مصوبه هیئت مدیره است و باید پذیرفته شود ادبیات مناسبی نیست. نظر ما در این خصوص این است که به صورت کلی با این مصوبه مخالف هستیم و قبول نداریم. اما اگر این مصوبه از سوی راه‌آهن به شرکت‌ها تحمیل شد بهتر است همان رابطه سه طرفه میان مالک، پیمانکار و بازرس انجام شود.

رییس کارگروه واگن‌های مسافری با تاکید بر اینکه اگر حادثه‌ای رخ دهد و واگن ۱۰ میلیاردی با سرنشین‌ها آسیب ببینند در آن زمان چه کسی پاسخگو است، گفت: آیا بازرس می‌تواند پاسخگو باشد؟ یا راه‌آهن باید در مقام حاکمیت نظارت را برعهده



داشته باشد یا اصلاً نباید مسئولیتی برعهده داشته باشد. یا باید حاکمی باشد تا شرکت‌ها تخلف نکنند. در نتیجه ما نیاز به نظارت داریم.

سبحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه با اشاره به این مورد که راه‌آهن در ساختار هزینه‌ای سالانه خود به هر حال هزینه نظارت را پرداخت می‌کرده بیان کرد: از نظر بنده اگر مجبور به پذیرش شدیم راه‌آهن نباید هزینه شرکت‌های نظارتی را از ما بگیرد. مگر آنکه از حق دسترسی شرکت‌ها کم کند. اگر وظیفه جاری راه‌آهن برون‌سپاری می‌شود هزینه جدیدی نباید برای شرکت‌ها ایجاد شود. اگر بازرسی هم لازم است فرایند آن لازم است و نیاز نیست به شکل شرکت و شخصیت حقوقی مستقل باشد.

در راه‌آهن سرعت صورت می‌گیرد، بیدقتی در سیر ناوگان صورت می‌گیرد، به کرات با مشکل بریدن چرخ‌ها به دلیل بی‌دقتی مواجه هستیم در نتیجه به نظر بنده یک شرکت بازرسی نیاز است تا به نفع شرکت‌های مالک بر روی عمل راه‌آهن بازرسی داشته باشد. اگر بخواهیم بازرسی داشته باشیم باید مجدد هزینه جدیدی به شرکت‌ها تحمیل شود؟ راه‌آهن همچنان حق دسترسی را بگیرد و در کنار آن حق بازرسی هم بگیرد؟

به نظر می‌آید باب این موضوع از نظر برون‌سپاری باید بسته شود و خدماتی که از وظائف راه‌آهن است را برون‌سپاری نکنند همچنین بخشی از این موضوع در میان شرکت‌های مالک در حال انجام است. شرکت‌ها در قراردادهای تعمیراتی با تعمیرکار قید شده که اگر در سیر واگن‌ها قطعه‌ای با مشکل مواجه شد طی زمان گارانتی موظف به تعمیر مجدد آن قطعه می‌باشد. وجود شخص ثالث در این میان بیشتر این سیستم را پیچیده می‌کند حتی مسئولیت‌ها را مبهم‌تر می‌کند. به شدت استقبال می‌کنم که فرایند بازرسی مجدانه‌تر با همین عوامل موجود انجام شود.

مشکل دیگری که وجود دارد کندی کار از سوی دولت است که اگر عمل بازرسی توسط دولت انجام شود ما را با کندی کار مواجه خواهد کرد. دلیل مهم‌تر نخواستن واگن است.

اسکندر حاجتی مشاور مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان: دستورالعمل‌هایی که راه‌آهن ابلاغ می‌کند تماماً تهدیدآمیز است. هیچگاه ندیده‌ام که راه‌آهن مالکان را تشویق کند. هیچگاه راه‌آهن حاضر نشده تا برای کیفیت هزینه کند و شرکت‌هایی که با کیفیت بالاتری کار می‌کنند یک یا دو درصد از حق دسترسی آن‌ها برای تشویق کم کند. ناظران اصلاً پاسخگو نیستند، شرکت‌های ناظری که تشکیل می‌شود باید پاسخگو باشند و تضمین مالی کنند که نظارت را به درستی انجام می‌دهند. ناظر همیشه از نظر دادن، هراس دارد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در جمع‌بندی نظریات حاضران گفت: باید به این صورت جمع‌بندی کنیم که پیمانکار تعمیراتی را که راه‌آهن به ما معرفی می‌کند خود راه‌آهن می‌تواند در قراردادها، معرفی و نظارت و سخت‌گیری در کار را داشته باشد و پیمانکار تضامین و گارانتی را بدهد و اگر راه‌آهن قصد دارد نظارت بیشتری بر نظارت ناظر داشته باشد بهتر است فرایند نظارت را اصلاح کند. سیاست انجمن این است که شرکت بازرسی نیازی نیست زیرا هزینه را افزایش می‌دهد و همچنان خیلی موثر نخواهد بود. اگر به هر علتی راه‌آهن قصد داشته باشد شرکت بازرسی را راه‌اندازی کند نظر من این است که طرف قرارداد شرکت بازرسی، مالک باشد. زیرا اگر طرف قرارداد شرکت بازرسی، راه‌آهن باشد اختیار شرکت‌ها را به راه‌آهن داده‌اید و به ضرر شرکت‌ها خواهد شد. ما به راه‌آهن می‌گوییم که مشکلات پیمانکار را رفع کنید و سخت‌گیرانه‌تر عمل کنید زیرا نیاز به شرکت نظارتی و بازرسی نیست.

اما اگر در نهایت اصرار به ناظر داشتند طبق رای‌گیری که در این نشست انجام شد مسئولیت ناظر را برعهده راه‌آهن می‌گذاریم.

اسکندر حاجتی گفت: مخزن‌دارن با مسئله تضمین مشکل دارند. چندین روز است که بارنامه شرکت به دلیل بدهی جاری بسته شده است. هنگامیکه شرکت پخش بدهی خود را به شرکت‌ها نمی‌دهد ما چگونه می‌توانیم بدهی خود را به راه‌آهن پرداخت کنیم؟

۸۰ درصد درآمد شرکت مخزن‌داران از راه‌آهن است. بدهی شرکت حدود ۶۰ میلیارد تومان است. خود راه‌آهن نیز در تلاش است تا شرکت ملی پخش پول شرکت را پرداخت کند. راه حل این است که راه‌آهن باید مستقیماً پول خود را از شرکت ملی پخش دریافت کند. هر دو دولتی هستند. شرکت ملی پخش درگیر حقوق کارمندان خود است. راه‌آهن هم به همین‌گونه درگیر حقوق کارمندان خود است. شرکت پخش و راه‌آهن هر دو دولتی هستند و می‌توانند به راحتی این مشکل را حل کنند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن با تأکید بر اینکه باید کار آماری به خصوص در حوزه بار انجام شود اظهار کرد: که علت اصلی عدم پرداخت چیست؟ علت اصلی عدم پرداخت توسط شرکت‌های باری این است که کرایه حمل را از صاحب کالا نتوانستند دریافت کنند. باید دید چند درصد از شرکت‌ها کرایه را از پخش دریافت کرده‌اند و حق راه‌آهن را پرداخت کرده‌اند؟ بسیار کم است. معتقد هستیم که اصل و اساس موضوعات تضامین اصلاً صحیح نیست. زیرا راه‌آهن در موضع طلبکار نیست. راه‌آهن و شرکت‌های ریلی هر دو در یک جبهه هستند و بار حمل می‌کنند و طرف مقابل صاحب کالا است که اگر پول را بدهد هر دو بخش منتفع می‌شوند اما وقتی صاحب کالا پول را نمی‌دهد چرا باید راه‌آهن شرکت را بدهکار شناخته و

تضمین بگیرد؟ باید به صورت جدی این مشکل را حل کرد. ماده واحده ۱۰۹۰ سال ۷۶ مجلس با همین هدف ترسیم شد که اگر شرکت کرایه را از صاحب‌بار دریافت کرد و به راه‌آهن پرداخت نکرد شرکت را متحمل جریمه سنگین کند.

سبحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه با بیان این موضوع که راه‌آهن به دنبال راهی برای دریافت طلب خود باشد منطقی است گفت: اما اینکه جلوی چرخش چرخ واگن را بگیرند، بی‌سلیقگی است. هر یک واگن، یک واحد اقتصادی کشور است شاید بهتر باشد برای مجبور کردن شرکت‌ها از راه و روش دیگری استفاده کنند. بستن سیستم حتی برای یک روز، ضرر و زیان بسیاری به شرکت‌ها وارد می‌کند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن بیان کرد: در بخش دوم ماده ۳ قانون دسترسی صراحت دارد، ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه‌آهن به جز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط می‌تواند محدودیت ایجاد کند و خارج این دومورد تخلف محسوب می‌شود و در صورت بروز هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع راه‌آهن مکلف به جبران آن است. بر اساس این ماده پرداخت نکردن کرایه نمی‌تواند از سیر واگن جلوگیری کند.

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در خصوص بحث پول شرکت‌های مخزن‌دار پیشنهاداتی داد و گفت: در خصوص بحث مالی مخزن‌داران به این صورت عمل می‌کنیم که از شرکت پخش نامه‌ای را مبنی بر این مشکل دریافت می‌کنیم تا ضمیمه نامه اصلی کنیم و به راه‌آهن بفرستیم. نامه‌هایی که به راه‌آهن ارسال می‌شود در جلسات هیئت مدیره راه‌آهن مورد بررسی قرار می‌گیرد و بی‌اثر نیست.