



قوانین و مقررات در حمل و نقل

محمد صدیق باور^۱

۱-دانشجوی دکترای عمران حمل و نقل - مدیرکل مطالعات حمل و نقل و ترافیک شهرداری

شیراز

چکیده :

• سالانه چند صد میلیارد دلار کالا در جهان مبادله می شود تا نیازمندیهای گوناگون ساکنان نقاط مختلف جهان تامین شود. رشد چشمگیر حجم مبادلات تجاری در قرن اخیر، هر چند متاثر از افزایش مازاد تولید در برخی کشورها و نیز گسترش فعالیتهای بازاریابی بین المللی است، اما در عین حال نمی توان سهم عمده سیستم حمل و نقل جهان را در زمینه سازی برای افزایش حجم مبادلات تجاری نادیده گرفت. بخش حمل و نقل پدیده ای است پویا، فراگیر و پیچیده که رشته های مختلف آن ریشه های حیات اقتصادی بشر را تغذیه می کند و به آن روح و دوام می بخشد. لئون سه ۱ اقتصاددان معروف اظهار می دارد "حمل و نقل شالوده تمام فعالیتهای انسانی است". ارمغان این بخش برای نوع بشر دستیابی به زندگی بهتر و شایسته تر در سایه امنیت، رشد و بالندگی بیشتر در سایه روابط انسانی آسانتر و شرایط کار و تجارت با صرفه تر است. درجه ارتقا و اعتلای جوامع امروزی بامعیارهای ارقام توسعه بخش حمل و نقل و میزان بهره وری افراد جامعه از امکانات و تسهیلات این بخش سنجیده می شود و در صدر مقایسه ای اعتبارات جذب شده در این بخش از اقلام مشخصه تعالی فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی ملتها به شمار می آید. حمل و نقل کارآمد و موفق زمینه ساز اقتصاد سالم است. حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید - مصرف است. هر چند فعالیتهای حمل و نقل (عملیات تغییر مکان کالاها) خود بخشی از فرایند تولید است در طبقه بندی بخشهای اقتصادی از بخشهای خدماتی محسوب می شود. بعضی محققان رشد بخش حمل و نقل را منوط به رشد تولید و برخی دیگر رشد تولید را منوط به رشد بخش حمل و نقل می دانند. در هر حال با گسترش جوامع بشری و پیچیده شدن روابط اجتماعی و اقتصادی، تعیین این که تولید مقدم است یا حمل و نقل کار مشکلی است.

کلمات کلیدی: حمل و نقل جهان، اقتصاد موفق، اقتصاددان، قانون و مقررات

۱. مقدمه

با گسترش پدیده شهرنشینی، حمل و نقل در شهرها ابعاد گسترده ای به خود گرفته و پاسخگوی نیازهای ترافیکی مردم در سطح شهرها نیست. این امر در شهرهای متوسط و بزرگ دنیا بیشتر نمود داشته و استفاده از سیستم های حمل و نقل عمومی جهت جابجایی مردم، امری ضروری به نظر می رسد. بر اثر گسترش روز افزون مبادلات بازرگانی، قرارداد حمل و نقل نقش با همیتی پیدا کند؛ بطوری که امروزه مهمترین پایه توسعه روابط تجاری را تشکیل می دهد بدین جهت **قانون** تجارت تغییرات اساسی در آثار و حتی ماهیت قرارداد حمل و نقل به وجود آورد که متناسب با سرعت و اطمینان لازم در جریان امور بازرگانی می باشد. بدین ترتیب جز در جهات و موارد محدود که ذکر خواهد شد، قانون تجارت ایران، به عنوان یک قانون خاص، قرارداد و نقل را از شمول مقررات قانونی مدنی که یک قانون عام می باشد خارج کرده است.

۲. تعریف حمل و نقل:

حمل و نقل انتقال اشخاص و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است.

^۱number : 09173000478



این صنعت سه بخش اساسی دارد :

1. تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه های حمل و نقل (مانند جاده ها، خطوط راه آهن و...) و ترمینال ها (مانند بنادر، فرودگاه ها)
 2. وسایل حمل و نقل مانند کامیونها، هواپیماها
 3. عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل بر اساس آن در شبکه های حمل و نقل حرکت می کنند مانند ضوابط قانونی و آیین نامه ها حمل و نقل
- 3. حمل و نقل نیمه عمومی چیست :**

سیستم حمل و نقل خاصی است که مشخصات آن مشابه حمل و نقل عمومی باشد، اما ظرفیت آن کمتر باشد مثلاً مینی بوس و ون جزو حمل و نقل نیمه عمومی (paratransit) می باشند.

در اکثر کشورها حمل و نقل نیمه عمومی از مسیرها و برنامه زمان بندی خاصی تبعیت نمی کند و در سطح شهر گردش می کند. تاکسی هایی که به صورت مشارکتی مورد استفاده قرار می گیرند، جزو این سیستم محسوب می گردند. البته در کشورهای بسیاری تاکسی از وسیله حمل و نقل نیمه عمومی نیز خارج شده و به عنوان حمل و نقل لوکس محسوب می گردد.

4. انواع حمل و نقل :

حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده ای و دریایی انواع ساده حملند. چنانچه حمل و نقل توسط ترکیبی از انواع مذکور صورت گیرد، حمل نامیده می شود. حمل و نقل مرکب گاه توسط شخص (Transport) (Combined/Multimodal) و نقل چند کیفیتی یا مرکب واحد صورت می گیرد که تجهیزات مختلف حمل و نقل را در اختیار دارد و گاه توسط چند شخص یا موسسه که با یکدیگر تلفیق شده عامل حمل و نقل مرکبند. در عرف (Shipping Agent) یا (Forwarding Agent) اند. در مواردی نیز واسطه ها مانند فرورادرها معرف یک شیوه مستقل حمل و نقل نیست بلکه ناظر بر مواردی است که (Through Transport) تجاری اصطلاح حمل سراسری حمل و نقل، اعم از آنکه ساده یا مرکب باشد، توسط بیش از یک شرکت یا موسسه حمل و نقل صورت می گیرد.

5. اهمیت ترانزیتی ایران :

جمهوری اسلامی ایران ازجمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایای در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است.

این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی می توان گفت ارتباط ایران کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می شود و درعین حال نیز ایران به نوبه خود می تواند به عنوان پل ارتباطی میان با این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش نماید.

از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر دراختیارداشتن منابع و ثروتهای ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر باشد. ارتباط



کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

6. تاریخچه و اهمیت حمل و نقل جاده‌ای :

حمل و نقل با جابجایی انسان و کالاها از نقطه ای به نقطه ی دیگر آغاز و از جمله خصائص ذاتی و کهن و ماندگار انسان هاست ، به همین جهت آشنایی انسان با پدیده حمل و نقل به زمان های باستانی بر می گردد و باستانی ترین طریقه تجارت عبارت از مبادله کالا با کالائی دیگر بوده که ضرورتاً نیازمند حمل و نقل و جابجائی اجناس می باشد . مسائل نظامی نیز در نوع خود ضرورت های دیگری بوده اند که در شرایط زمانی و مکانی ویژه ای فعالیت حمل و نقل را توسعه داده اند. هیچ دولت و سازمان سیاسی بدون حمل و نقل و ارتباطات نمی تواند موجودیت خود را تثبیت نماید زیرا اداره تشکیلات داخلی و نشر اصول و قوانین مملکتی و جابه جائی نیروی نظامی و امنیتی در همه حال نیازمند برخورداری از یک سیستم اطمینان بخش حمل و نقل و ارتباطات می باشد. عظمت امپراطوری روم ، بیش از هر چیز به قدرت شبکه راه های احداثی رومیان تکیه داشت و در سرتاسر این راه ها به دنبال لژیون های رم معمولاً مأمورین اداری و پست و تجارت روانه می شدند. ابتدائی ترین شیوه حمل و نقل زمینی باربری بوسیله انسان بوده است انسان در حرکت آهسته و کند خود کالا های مورد نیاز خود را از نقطه ای به نقطه ی دیگر انتقال می داده است و آثار این نوع حمل و نقل هم اکنون به ندرت در بعضی از کشور های فقیر و کم توسعه جهان دیده می شود و هنوز هم بخش مهمی از باربری کشور های فقیر در حال توسعه توسط انسان انجام می گیرد.

7. تاریخچه راه آهن :

مسئله استخراج ذغال از معادن و حمل آن به خارج مشکلی بود که بر سر راه مردم فعال خودنمایی می کرد. ابتدا سعی کردند در طول معادن سطح همواری برای عبور ارابه های حامل ذغال ایجاد کنند اما این کار نه عملی بود و نه کافی. در سال 1556 م مهندسين آلمانی راه حل جدیدی برای این کار جستند بدین ترتیب که در طول معدن دو رشته الوار در دو خط موازی قرار دادند و سپس ارابه های حامل ذغال را بر روی این دو خط چوبی بکار انداختند و چون در بعضی معادن سطح اتکا الوارهای چوبی بسیار سست و مقاومت آن کم بود مجبور شدند زیر الوارها را با قطعات مسطح و مکعب سنگ بپوشانند و بدین ترتیب اولین قدم در راه ابداع ریل و تراورس برداشته شد و بعدها قطعات سنگ تبدیل به قطعات چوب گردید که از عرض در فواصل معین زیر الوارها قرار می دادند و امروز همین قطعات چوبی به عنوان تراورس مورد استفاده راه آهن است. انگلیسی ها تدریجاً متوجه شدند که الوارهای چوبی مقاومت زیادی ندارد و خیلی زود فرسوده می شود . برای رفع این عیب روی الوارها را با ورقه ای از آهن می پوشانند و سرانجام در سال 1750 م الوارهای چوبی را بکلی جمع کردند و بجای آن نوارهای چدنی با مقطع گونیائی گذاشتند بطوری که چرخ ارابه های حامل ذغال بر روی لبه قائم آن قرار می گرفت. سپس شخصی به نام (رینولد) پیشنهاد کرد که صاحبان معادن ذغال سنگ از تیر آهن استفاده نمایند . نتایج حاصله از این پیشنهاد عالی بود زیرا به زودی با تکامل ریل های ریل های آهن توانستند مقدار بیشتری بار را با نیروی کمتر به حرکت درآوردند و از دل معادن ذغال استخراج کنند. اما با همه این پیشرفت ها هنوز حمل بار با کندی صورت می گرفت زیرا تنها وسیله کشش واگن ها اسب و انسان بود و این نیروها نمی توانست جوابگوی احتیاج صاحبان معادل ذغال باشد. استفاده از نیروی بخار برای به کار انداختن تلمبه ای که آب را از معادن خارج می کرد و ادامه کار را کارگران را ممکن می ساخت و « وات » مخترع و مبتکر آن بود ، استخراج سریع ذغال را ممکن تر ساخت و از طرفی چون مقادیر متناهی ذغال در محوطه های جلو معادن روی هم انباشته شده بود گاری های اسبی نمی توانست آن را به بازارهای فروش و بنادر برای بارگیری در کشتی ها حمل نماید به افتادند که در روی زمین نیز از ریل استفاده کنند و به زودی در بعضی معادن انگلستان این کار انجام گرفت در حالی که هنوز تنها نیروی محرکه واگن ها اسب بود و چنین نیروی کندی روئی نمی توانست احتیاج صاحبان معادن را برای تسریع در حمل ذغال برآورد. در این هنگام جمعی از متکفرین متوجه نیروی بخار شدند و این سوال مطرح شد که اگر نیروی بخار قادر است تمبله ای را بکار اندازد آیا نمی شود از آن نیرو در کشیدن واگن استفاده کرد ؟ حماسه جالب و هجان انگیز اختراع « لکوموتیو » که اینک صدای صوت دلنوازش در سراسر جهان طنین انداز است از اینجا آغاز می شود. شخصی بنام « جرج استنسن » که زندگی پرماجرابی را گذرانده و به تمام معنی خود ساخته و صاحب نبوغ و استعداد بود.



در معدن طرز کار تلمبه بخار توجه او را جلب کرد و با کنجکاوای فراوان طرز کار آن را دانست و حتی متوجه وجود بعضی نواقص و عیوب آن شد و چون آدم بی سوادى مثل او حق اظهار نظر نداشت تصمیم گرفت از راه منطقی آن وارد معرکه شود. استفنسن در سال ۱۸۱۴ م موفق به ساختن لکوموتیو شد که از هر حیث بر موضوعات دیگران رجحان و برتری داشت و هم او بود که برای اولین بار محور چرخهای لکوموتیو را به وسیله اهرم به هم متصل کرد. وی بعد از ساختن اولین لکوموتیو که در خط آهن «لینگوورث» به کار افتاد درصدد اصلاح معایب آن برآمد و سه سال بعد لکوموتیو دیگری ساخت که در همان خط با سرعت ده کیلومتر در ساعت با هفتاد تن بار بکار افتاد. طبعاً این موفقیت به او مجال می داد که دست از کار در معدن بردارد و مستقلاً حرفه لکوموتیو سازی را به عنوان صنعت مورد احتیاج زمان پیشه سازد. وی از آن پس تا سال ۱۸۲۹ م شانزده لکوموتیو ساخت که حتی یکی از آنها را به صاحبان معادن «سنت آتین» در فرانسه فروخت و بدین ترتیب اولین گام را برای ایجاد یک مصنوع صادراتی انگلستان بر داشت. احداث راه آهن از جمله آرزوهای مردم و بازرگانان ایرانی بود ولی بعللی نقشه و هدف آنها به نتیجه ای نمی رسید. زمانی که رضا شاه حکومت را بدست گرفت برای اجرای این هدف و به منظور توسعه امور بازرگانی و اجرای سیاست استعماری مصمم شدند به وسیله یک رشته راه آهن سراسری از دریای مازندران تا خلیج فارس شهرهای بزرگ و مراکز پر جمعیت و نواحی کشاورزی ایران را به یکدیگر تل می سازند و برای تأمین هزینه آن در تاریخ ۹ خرداد سال ۱۳۰۴ شمسی قانون انحصار قند و شکر و چای از تصویب مجلس گذشت که به موجب آن مقرر شد از هر سه کیلو قند و شکر که به ایران وارد می شد دو ریال و از هر سه کیلو چای شش ریال جهت هزینه ساختمان راه آهن سراسری دریافت گردد. پس از دو سال که مقدمات امر فراهم گردید عملیات ساختمانی از شمال و جنوب شروع و ۱۱ سال بعد یعنی در سال ۱۳۱۷ م خط شمال و جنوب به یکدیگر اتصال یافت. راه آهن سراسری ایران از شمال بندر گز واقع در جنوب شرقی دریای خزر شروع شده و پس از عبور از شهرهای ساری و قائم شهر وارد مناطق کوهستانی البرز گردید و از گردنه مرتفع فیروزکوه به وسیله تونل ها و پلهای متعدد گذشته و از طریق جلگه ورامین به تهران متصل می شود. سپس از زمین های هموار قم و اراک گذشته و از ایستگاه درود به بعد وارد مناطق کوهستانی لرستان می گردد و پس از گذشت از تونلها و پلهای متعدد در اندیمشک به جلگه هموار خوزستان می رسد و از کنار دزفول و شهر اهواز و پل عظیم کارون گذشته از یک سمت به خرمشهر و از طرف دیگر به بندر امام خمینی در خلیج فارس منتهی می شود. طول راه آهن سراسری ۱۳۹۴ کیلو متر و عرض آن ۱۴۳۵ میلی متر و در طول آن ۹۰ ایستگاه دایر است. مرتفعترین نقطه راه آهن در شمال تونل کدوک است که ۲۱۱۲ متر از سطح دریا ارتفاع دارد. بزرگترین پل فلزی راه آهن پل کارون در اهواز است که ۱۰۰ متر و طول و ۵۱ چشمه دارد و مهمترین پلهای شمال پل ورسک است که یکی از شاهکارهای صنعت پل سازی است که در ابتدا و انتها خط آهن سراسری بندرگز و بندر امام ساخته شده است. بعد از اتمام راه آهن سراسری از سال ۱۳۱۸ ساختمان سه رشته خط آهن دیگر بشرح زیر شروع گردید:

۱- راه آهن تهران به مشهد ۲- راه آهن تهران به تبریز ۳- راه آهن قم به کاشان. راه آهن تهران به مشهد و راه تهران به تبریز ساخته شد و راه آهن قم به کاشان و همچنین خط آهن تبریز به مرز ایران و ترکیه که شبکه خط آهن ایران را به اروپا وصل می کند به مرحله بهره برداری رسید.

۸. مقررات حمل و نقل زمینی :

۸- الف-اهم مقررات داخلی

۸-۱-قانون مدنی

۸-۲-قانون تجارت

۸-۳-قانون مسئولیت مدنی

۸-۴-قانون الزام شرکت ها و موسسات ترابری جاده ای به استفاده از صورت وضعیت مسافربری و بارنامه



قانون مدنی ایران در سه دوره ی قانونگذاری ششم و نهم و دهم به تصویب رسیده است و ماده یک لغایت 955 قانون مذکور در دوره ششم قانون گذاری تصویب و به موجب ماده واحده مصوب 18 اردیبهشت ماه 1307 اجازه اجراء آن داده شده است. 1 در مبحث سوم از فصل چهارم و در مواد 513 – 516 و 517 و تحت عنوان (در اجازه اشخاص) و (در اجازه متصدی حمل و نقل) درباره ی متصدی حمل و نقل صحبت می کند.

ماده 513 – اقسام عمده اجازه ی اشخاص از قرار ذیل است:

1- اجازه خدمه و کارگران از هر قبیل

2- اجازه ی متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب و هوا

ماده 516- تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از این که از راه خشکی یا آب و هوا باشد ، برای حفاظت و نگهداری اشیائی که به آن ها سپرده می شود همان است که برای امانت داران مقرر است . بنابراین در صورت تفریط یا تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهد بود که برای حمل به آن ها داده می شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود .

ماده 517- مفاد ماده 509 در مورد متصدیان حمل و نقل نیز مجری خواهد بود .

ماده 509- نیز چنین می گوید : در اجازه حیوان ممکن است شرط شود که اگر موجد در وقت معین محموله را به مقصد نرساند مقدار معینی از مال الاجاره کم شود.

9. حمل و نقل جاده ای:

قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی، 1374؛

آیین نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی، هیات وزیران، 1377؛

کنوانسیون مربوط به قرارداد حمل بین المللی کالا بوسیله جاده (CMR)، 1956؛

پروتکل اصلاحی کنوانسیون مربوط قرارداد حمل بین المللی کالا به وسیله جاده، 1978؛

کنوانسیون مربوط به قرارداد حمل بین المللی مسافر و توشه از طریق جاده (CVR) ،

آیین نامه «تاسیس و بهره برداری از موسسات ترابری جاده ای داخلی و مقررات ایمنی و رفت و آمد وسایل ترابری در راههای کشور» 1357؛

آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل بین المللی مصوب 1377؛

10. قوانین در مورد متصدیان حمل و نقل زمینی (جاده ای) :

(در ایران تقریباً منطبق بر رانندگان است)

10- الف: مدارک مورد نیاز رانندگان:



رانندگانی که در نظر دارند در زمینه حمل و نقل عمومی جاده ای فعالیت نمایند، بایستی علاوه بر مدارک عمومی از قبیل گواهینامه رانندگی و گواهینامه بیمه اجباری شخص ثالث که برای هر راننده اعم از این که حمل و نقل عمومی و یا شخصی انجام می دهد مورد نیاز بوده، لازم است اسناد و مدارک ذیل را نیز دارا باشد

10- الف- 1- دفترچه کار: دفترچه کار راننده، برگ فعالیت وی بوده که به استناد ماده (6) قانون اصلاح قانون الزام، توسط پلیس راه در آن درج می گردد و بر اساس تبصره ذیل ماده (6) قانون الزام تردد در جاده ها بدون همراه داشتن دفترچه کار ممنوع است و سازمان می تواند در صورت تخلف راننده در هر نوبت حداکثر به مدت 6 ماه دفترچه وی را ضبط نماید.

10- الف- 2. کارت شناسایی هوشمند: کارت شناسایی هوشمند راننده که عکس دار می باشد، توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به منظور تسهیل در امر حمل و نقل و شناسائی رانندگان بین شهری و کنترل رانندگان در حین تردد از مبدا تا مقصد صادر می گردد، کلیه رانندگان دارای دفترچه کار که در حمل و نقل عمومی فعالیت می نمایند بایستی با مراجعه به سازمان استانها نسبت به تکمیل فرم پرسشنامه و اخذ کارت اقدام نمایند.

10- الف- 3. کارت وابستگی: برای آنکه مشخص گردد وسایل نقلیه مسافربری متعلق به کدامیک از شرکت های حمل و نقل مسافر می باشند، بایستی دارندگان وسایل نقلیه مذکور، نسبت به اخذ آن از شرکت مربوط اقدام نمایند.

10- الف- 4. کارت صحت و سلامت جسمی و روحی: کلیه رانندگان بخش حمل و نقل عمومی بایستی از طریق مراجع ذیربط (وزارت بهداشت و درمان) نسبت به دریافت کارت صحت و سلامت جسمی و روحی اقدام نمایند. چنانچه هر شرکت حمل و نقلی به رانندگان بدون داشتن کارت های شناسائی و وابستگی وسیله نقلیه و صحت و سلامت جسمی و روحی، مسافر یا بار تحویل نماید، به استناد بندهای (ب)، (ج) و (ه) ماده (3) آیین نامه حمل بار و مسافر متخلف محسوب شده، شرکت مذکور را جهت برخورد قانونی لازم به کمیسیون ماده (12) معرفی می نمایند.

10- الف- 5. کارت شناسایی ناوگان حمل و نقل: طرح شناسایی ناوگان باری و مسافری صرفا یک طرح آماری بوده و به منظور نگهداری اطلاعات ناوگان طراحی گردیده است. در فرم شناسایی ناوگان مشخصات وسیله نقلیه بیان شده و هدف اصلی جمع آوری اطلاعات ناوگان بوده و مسایل جانبی نظیر صدور کارت آمار و برچسب فقط برای هماهنگی با پلیس راه و شرکت های حمل و نقل در جهت هدایت ناوگان فاقد کارت آمار به مراکز آمارگیری پیش بینی گردیده و همچنین از کارت مذکور در پایانه های باری و مسافری نیز استفاده می گردد.

10- الف- 6. دفترچه مدت کار و بازرسی سرعت: دفترچه ای است که از طرف نیروی انتظامی برای رانندگان واجد شرایط بخش مسافربری صادر می شود، و بر اساس آن مدت کار کار رانندگان در طول سفر و زمان تعویض آنها مشخص و تخلفات رانندگان در آن ثبت و برابر ضوابط تعیین شده بر حسب نوع تخلف به عنوان مجازات برای مدت محدود از رانندگی بر روی وسایل نقلیه مسافربری عمومی محروم می شوند.

11. اسناد حمل و نقل:

بخش اول (اسناد حمل و نقل داخلی)

11- الف- اسناد حمل و نقل مسافربری :

صورت وضعیت: صورت وضعیت مسافری: فرمی است که طرح آن توسط وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و -9- الف- 1- نقل جاده ای) تهیه و توسط وزارت امور اقتصادی و دارائی چاپ می شود و پس از وصول، حق تمبر آن به میزان 1000 ریال برای حمل مسافر جاده ای در اختیار شرکت های مسافربری قرار داده می شود تا در مسافت های بالای 20 کیلومتر از آن استفاده



گردد. استفاده از صورت وضعیت مسافری بر اساس ماده (۵) قانون الزام توسط شرکت های مسافربری اجباری می باشد و در صورت عدم استفاده، تخلف شرکت در کمیسیون ماده (۵) قانون الزام توسط شرکت های مسافربری اجباری می باشد و در صورت عدم استفاده، تخلف شرکت در کمیسیون ماده (۵) که در استانها تشکیل می گردد، مطرح شده با آنان برخورد قانونی به عمل می آید و بر اساس ماده ۶ قانون یاد شده، چنانچه رانندگان بدون داشتن صورت وضعیت مسافربری نسبت به جا به جایی مسافر اقدام نمایند و یا مسافر همراه آنان با مشخصات مسافرینی که در صورت وضعیت قید شده است مطابقت نداشته باشد عمل آنان تخلف محسوب می شود و پلیس راه موظف است ضمن صدور برگ اخطاریه: آنها را به مبلغ دویست هزار ریال جریمه نماید و تخلف آنان را نیز در دفترچه کار ثبت کند

۱۱- الف- ۲- بلیط مسافر: هر شرکت مسافربری موظف است بر اساس مواد (۳)، (۴)، (۵) ضوابط حمل و نقل مسافر نسبت به چاپ بلیط که مشخصات مسافر و مبدا و مقصد سفر، ساعت و تاریخ سفر در آن قید شده باشد اقدام نموده و پس از صدور به مسافرین تسلیم نماید و چنانچه ظرفیت ماشین تکمیل نباشد، به همان تعداد بلیط سفید مهمور به مهر شرکت در اختیار راننده قرار دهند، و رانندگان موظف هستند برای مسافرین بین راه بلیط صادر نموده، نام مسافر را در صورت وضعیت مسافری درج نمایند. عدم صدور بلیط مسافری از ناحیه شرکتهای حمل و نقل مسافر تخلف محسوب شده و قابل طرح در کمیسیون ماده ۱۲ می باشد.

۱۱- الف- ۳- قرارداد وابستگی: هر راننده یا مالک وسیله نقلیه جهت فعالیت در حمل و نقل مسافری جاده ای بایستی با یکی از شرکت های مسافربری مجاز و دارای پروانه فعالیت قرارداد وابستگی منعقد نموده و نام شرکت مذکور را به عنوان مشخصه شرکتی که تابع آن است، بعل نویسی نماید که این موضوع از جهت شناسایی مسافرین و تطبیق وسیله نقلیه با نام شرکت قید شده در بلیط مسافری و همچنین از نظر شناسایی وسیله تحت پوشش شرکت های حمل و نقل مسافر که مرتکب تخلفات حمل و نقلی می گردند، حائز اهمیت می باشد و هر وسیله نقلیه در زمان واحد فقط می تواند تحت پوشش یک شرکت مسافربری قرار داشته باشد.

۱۲. قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران :

ماده ۱ - ترانزیت خارجی کالا عبارت از سلسله مراحلی است که طی آن کالایی از مبادی خارجی به مقصد کشور ثالث و یا نگهداری آن در مناطق حراست شده و ترتیب حمل تدریجی آن به تقاضای صاحب کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و مالا از همان نقطه یا از دیگر نقاط مرزی کشور خارج می گردد.

تبصره ۱- آن میزان از کالاهایی که وارد مناطق حراست شده می شوند در صورتی که تقاضای حمل آن به مقاصد داخل کشور توسط صاحب کالا داده شود تابع مقررات و ضوابط کالاهای وارده به کشور خواهد بود.

ماده ۲ - به منظور انتظام امور ترانزیت کشور و برقراری تسهیلات لازم در توزیع منطقه ای کالاهای ترانزیتی و تحصیل عایدات حاصل از این انتظام، هر یک از پایانه ها باربری ایستگاه های راه آهن و فرودگاه ها که بر حسب تقاضای وزارت راه و ترابری و تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و یا رعایت مقررات و ضوابط مربوطه، محوطه های گمرکی شناخته شود و گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به ایجاد تسهیلات در مناطق فوق اقدام نماید.

ماده ۳ - ترانزیت خارجی کالاهایی که به کشور وارد می گردند در حدود قراردادهای موافقت نامه های منعقد بین دولت های طرفین نیاز به کسب هیچگونه مجوزی ندارند، مگر این که بنا بر علل امنیتی و مذهبی ورود آن به کشور ممنوع باشد.

تبصره ۱ - فهرست کالاهای ممنوعه برای ترانزیت خارجی توسط شورای امنیت کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران می رسد.

تبصره ۲ - ترانزیت خارجی محمولات دامی و نباتی و شیمیایی منوط به کسب مجوز مراجع مربوطه خواهد بود.



ماده ۴ - کالاهای و کانتینرهای حامل کالا که تحت عنوان ترانزیت خارجی از کشور عبور می کنند، جزء واردات و صادرات قطعی محسوب نمی گردند و از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و عوارض معاف است لکن مشمول پرداخت هزینه های گمرکی و عملیاتی خواهند بود، مگر اینکه در موافقت نامه ترانزیتی بین دولت با کشورهای دیگر یا موافقت نامه های گمرکی و حمل و نقل بین المللی، مقررات خاصی برای آنها تعیین شده یا بشود که در این صورت کالای ترانزیتی تابع همان مقرراتی خواهد بود که در موافقت نامه های مربوط تعیین شده است.

ماده ۵ - کلیه کالاهای ترانزیت خارجی که توسط شرکت های سهامی حمل و نقل بین المللی ایرانی دارای مجوز فعالیت از وزارت راه و ترابری حمل می گردند، از نظر سپردن وجه الضمان در حکم کالای مجاز تلقی شده، تضمین بانکی و یا ضمانت نامه های تضامنی بانکی شرکت های حمل و نقل بین المللی و یا بیمه نامه های معتبر به جای وجه الضمان ترانزیت پذیرفته می شود.

ماده ۶ - هر گاه کالای ترانزیت خارجی تا پایان مدت اعتبار پروانه به گمرکات خروجی تحویل و یا از مرزهای کشور خارج شود، ترانزیت خاتمه یافته تلقی گردیده و گمرک مکلف به تسویه تضمین دریافتی خواهد بود.

ماده ۷ - گمرکات و سازمان های ذیربط مکلف اند انبار و محوطه های کافی و مناسب جهت تخلیه و نگهداری کالاهای خارجی با دریافت هزینه هاتطبق مقررات مربوطه تخصیص دهند. تغییرات بسته بندی و یا تکمیل کالاهای ترانزیتی با نظارت مقامات گمرکی امکان پذیر خواهد بود.

ماده ۸ - کانتینرهای حامل کالا به عنوان محفظه تلقی و از پرداخت سود و عوارض گمرکی معاف بوده و گمرک صرفاً به ثبت آمار ورود و خروج آنها اقدام می نماید.

ماده ۹ - کانتینرهایی که با پلمب اولیه وارد می گردند بدون نیاز به ارزیابی محتویات توسط سرویس ارزیابی و در خروج از گمرک فقط با مطابقت اسناد و اظهارنامه با الصاق پلمب اضافی گمرک با صدور پروانه ترانزیت می گردند.

تبصره - در موارد استثنایی که ظن قوی برای گمرکات و نیروی انتظامی وجود دارد، فک پلمب و ارزیابی محتویات و پلمب مجدد با تنظیم صورت مجلسی حاوی نتیجه بررسی و شماره های کانتینر و پلمب های قبلی و جدید بلامانع است. در هر صورت حضور نماینده گمرک الزامی است.

ماده ۱۰ - در مواردی که تعهد حمل کالای ترانزیتی با کانتینر تا مبادی ورودی است، گمرکات و سازمان های ذیربط موظف اند تسهیلات لازم جهت تخلیه کالا در اماکن گمرکی و یا انتقال کالا از کانتینر به کامیون و یا واگن و یا هواپیما را فراهم نمایند.

ماده ۱۱ - حتی المقدور قبل از تخلیه کالا از وسیله حمل، گمرک با قبول اظهارنامه به ضمیمه اسناد و ترخیصیه در انجام عملیات ترانزیت تسریع و ضمن اخذ تعهد از شرکت حمل تشریفات اداری و حسابداری را به بعد از خروج کالا از گمرکات و بنادر موکول می نماید.

ماده ۱۲ - وضع هر گونه عوارض به کالاهای ترانزیتی به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترابری و تصویب هیأت وزیران خواهد بود.

ماده ۱۳ - به منظور استفاده هر چه بیشتر از ناوگان حمل و نقل کشور و در صورت نیاز به استفاده از وسائل نقلیه خارجی جاده ای جهت ترانزیت کالا از کشور، آیین نامه مربوطه با پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

ماده ۱۴ - وزارت راه و ترابری موجبات انعقاد قراردادهای دو جانبه و اعمال همکاری های منطقه ای که در تسهیل ترانزیت مؤثر است را فراهم خواهد نمود.



ماده ۱۵ - وزارت راه و ترابری نسبت به ایجاد هماهنگی بین مقررات ترانزیت کشور با ضوابط جاری حمل و نقل بین المللی را از طرق پیوستن به موافقت نامه های بین المللی، ارتباط با سازمان های جهانی و ترویج حمل و نقل کانتینری و چند وجهی اقدام خواهد نمود.

ماده ۱۶ - تردد کامیون های تحت پوشش کارنه تیر در کشور نیازی به ارائه کارنه دو پاساژ نداشته و جهت تردد وسائل نقلیه فاقد کارنه تیر، تعهد کتبی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایرانی دارای مجوز از وزارت راه و ترابری کفایت می نماید.

ماده ۱۷ - به منظور هماهنگی و یکنواختی ضوابط ترانزیت کالاهای نباتی و دامی، وزارتین جهاد سازندگی و کشاورزی می بایست در اسرع وقت تفاهمات لازمه با کشورهای در طول مسیر را به عمل آورند.

ماده ۱۸ - وزارتین جهاد سازندگی و کشاورزی موظف اند پستهای قرنطینه دامی و نباتی در محل گمرکات مبادی ورودی و خروجی دائر نموده و کلیه امور مربوط به قرنطینه در آن پست ها انجام پذیرد.

ماده ۱۹ - گمرک جمهوری اسلامی ایران و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران می بایست موجبات ترانزیت کالاهای تحت پوشش کارنه تیر در کلیه مبادی ورودی و خروجی گمرکات داخلی را فراهم نمایند.

ماده ۲۰ - بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است حمایت های مالی و اعتباری از شرکت ها حمل و نقل بین المللی ایرانی که در امر ترانزیت فعال می باشند به عمل آورد.

تبصره - وزارت راه و ترابری با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران روش های حمایتی را تعیین و جهت تصویب به هیأت وزیران ارائه خواهد نمود.

ماده ۲۱ - اداره گذرنامه مکلف است گذرنامه و دفترچه خروجی مربوط به رانندگان ایرانی که در خطوط بین المللی به جابجایی کالاهای ترانزیتی فعالیت می نمایند را ظرف مهلت مقرر با پیشنهاد و تأیید سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور و با رعایت قوانین و مقررات مربوطی صادر نماید.

ماده ۲۲ - نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است ظرف مهلت مقرر با رعایت قوانین و مقررات مربوطه نسبت به صدور گواهینامه بین المللی، پلاک ترانزیت و دفترچه مالکیت برای رانندگان و کامیون هایی که قصد فعالیت در خطوط بین المللی دارند، با پیشنهاد سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور صادر نماید.

ماده ۲۳ - سازمان حمل و نقل و پایانه ها با توجه به موقعیت زمانی و مکانی، مسیرهای مشخصی را با هماهنگی وزارت کشور جهت ترانزیت جاده ای تعیین و نیروی انتظامی موظف است کنترل های لازم را به عمل آورد.

ماده ۲۴ - هزینه اجرایی این قانون از محل درآمدهای حاصله موضوع این قانون تأمین می گردد.

ماده ۲۵ - از تاریخ ابلاغ این قانون کلیه قوانین و مقررات مغایر با آن لغو می گردد.

ماده ۲۶ - شرایط عمومی اظهار و انجام تشریفات گمرکی و اسنادی که باید ارائه گردد و سایر امور مربوطه با رعایت حداکثر تسهیلات در آیین نامه اجرایی این قانون که حداکثر ظرف مهلت سه ماه از تصویب این قانون توسط وزارتخانه های راه و ترابری، امور اقتصادی و دارایی و کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید تعیین می گردد.

قانون فوق مشتمل بر بیست و شش ماده و چهار تبصره در جلسه روز سه شنبه بیست و دوم اسفند ماه یک هزار و سیصد و هفتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۷۴.۱۲.۲۷ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.



13. مقررات خاص حمل و نقل ریلی (راه آهن) :

قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی:

ماده 1 - به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه گذاریهای مورد نیاز و ارتقاء بهره‌وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی به شرکتهای حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکتهای مؤسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن اجازه داده میشود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تأسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره برداری کنند.

تبصره 1 - شرکت حمل و نقل ریلی شخصیت حقوقی است که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی با اخذ مجوز از شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران که در این قانون راه آهن نامیده میشود و با تأمین ناوگان (لکوموتیو و یا واگن) مورد نیاز به منظور جابجایی (کالا، مسافر) تأسیس میگردد.

آئین نامه تأسیس و فعالیت شرکتهای حمل و نقل ریلی و همچنین مشخصات فنی ناوگان مجاز به سیر در شبکه حد اکثر ظرف مدت دو ماه به تصویب وزیر راه و ترابری میرسد.

تبصره 2 - شرایط و نحوه بهره برداری شرکتهای و مؤسسات معتبر در امر خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی در چارچوب قوانین موجود و این قانون خواهد بود و آئین نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری میرسد.

تبصره 3 - خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی شامل سرویسهای مرتبط با امر ناوگان و شبکه، امور پایانههای تعمیرات، امور بهره برداری از ناوگان و پشتیبانیهای فنی و مهندسی و سیستمهای کنترل و ناوبری قطار و کلیه تجهیزات و سرویسهای فنی تعمیر و نگهداری خطوط و شبکه ریلی و سرویسهای ارتباطی (مخابراتی) و علائم باشد.

تبصره 4 - شرکت حمل و نقل ریلی میتواند با اخذ مجوز از مراجع ذی ربط در دیگر شقوق حمل و نقل نیز فعالیت نماید.

ماده 2 - به منظور حفظ ایمنی تردد ناوگان ریلی، شرایط و دستورالعملهای فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه و ابلاغ میگردد و شرکتهای بهره بردار خطوط مکلف به رعایت آنها میباشند. راه آهن موظف به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعملهای فنی و ایمنی حرکت خواهد بود.

تبصره 1 - آئین نامه تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل و نقل ریلی و نحوه رسیدگی به آنها توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. میزان جرائم مربوط به این تخلفات از یک میلیون (1 000 000) ریال تا بیست میلیون (20 000 000) ریال تعیین میگردد.

تبصره 2 - تعیین میزان مسؤولیتهای کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیتهای راه آهن توسط کمیسیونهای جلوگیری از سوانح راه آهن مستقر در نواحی صورت میپذیرد. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیونهای فوق موضوع به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی ارجاع و نظریه این کمیسیون غیر قابل اعتراض میباشد که در صدور آرای قضایی به عنوان نظر کارشناسی ملاک عمل قرار میگیرد.

راه آهن و شرکتهای موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسؤولیت مدنی مسؤول جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده میباشند.



تبصره 3 - آئین نامه اجرایی کمیسیون های جلوگیری از سوانح نواحی راه آهن و کمیسیون عالی جلوگیری از سوانح راه آهن با پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیأت وزیران میرسد.

ماده 3 - راه آهن موظف است تا تردد ریلی را به گونه ای برنامه ریزی، هدایت و کنترل کند که سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت های حمل و نقل ریلی (اعم از دولتی و غیر دولتی) در شرایط یکسان از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه امکان پذیر گردد.

ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکتها توسط راه آهن بجز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط، تخلف محسوب میشود و در صورت بروز هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت های حمل و نقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع ذیصلاح، راه آهن مکلف به جبران آن است.

ماده 4 - تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی بر عهده راه آهن میباشد و دستگاه های نظارت کننده و کلیه تولید کنندگان و وارد کنندگان مربوطه مکلف به رعایت آن هستند.

ماده 5 - راه آهن موظف است به منظور استفاده از ظرفیت مازاد ارتباطی موجود از شبکه ارتباطی اختصاصی خود نسبت به ارائه سرویس های ارتباطی باسیم و بی سیم، انتقال داده ها به شرکت های خصوصی اقدام نماید.

آئین نامه مربوطه، حد اکثر ظرف دو ماه به تصویب وزیر راه و ترابری میرسد.

ماده 6 - تعرفه بهره برداری از شبکه ریلی کشور به منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل (باری یا مسافری) بصورت باردار یا خالی از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری شده در واگن های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس های ارتباطی، به موجب آئین نامه ای خواهد بود که توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه و با تصویب وزیر راه و ترابری لازم الاجراست.

تبصره 1 - نرخ بهره برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه های بهره برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد.

تبصره 2 - با توجه به مزیت های حمل و نقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره برداری برای تأمین هزینه های نگهداری شبکه، دولت میتواند از سال 1385 اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل و نقل را همانند هزینه های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل و نقل، در بودجه های سنواتی از محل صرفه جویی مصرف سوخت منظور نماید.

ماده 7 - راه آهن مکلف است با برنامه ریزی و رعایت مقررات مالی واگن های حمل و نقل بار و مسافر خود را با زمان بندی مناسب به گونه ای که در امر حمل و نقل ریلی کالا و مسافر خللی ایجاد نشود به شرکت های حمل و نقل ریلی واگذار نماید.

تبصره - اجاره دادن نیروی کشش بوسیله راه آهن با رعایت مقررات و شرایط یکسان به شرکت های حمل و نقل ریلی با اخذ هزینه های عملیاتی بلامانع است.

ماده 8 - شرکت های حمل و نقل ریلی بار با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و شرکت های حمل و نقل ریلی مسافر با صدور بلیط توسط شرکت و یا نمایندگی مجاز طرف قرارداد آنان در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران مسئولیت دارند.

تبصره 1 - حدود مسئولیت شرکت های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران و نحوه ایفای آن در چارچوب قوانین موجود و این قانون است که آئین نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری میرسد.



تبصره 2 - برای هر واگن یک بارنامه و برای هر مسافر یک بلیط جداگانه صادر میشود.

تبصره 3 - راه آهن با پذیرش ناوگان شرکتهای حمل و نقل ریلی مسؤول حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت سیر آنان میباشد.

تبصره 4 - بارنامه و بلیط مسافری بصورت متحدالشکل توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه میشود و چگونگی تنظیم و صدور بارنامه و بلیط بموجب دستورالعمل مصوب هیأت مدیره راه آهن خواهد بود.

ماده 9 - نرخ حمل و نقل ریلی بار متناسب با حمل و نقل جادهای بصورت توافقی فی مابین صاحبان کالا و شرکتهای حمل و نقل ریلی تعیین و اجرا خواهد شد. بهای بلیط مسافری توسط شرکتهای حمل و نقل ریلی در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه میشود تعیین و پس از تأیید هیأت مدیره راه آهن به مرحله اجرا در می آید.

ماده 10 - شرکتهای حمل و نقل ریلی مکلف به رعایت کلیه مقررات، ضوابط و دستورالعملهایی هستند که در چارچوب قوانین کشور توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه و ابلاغ میگردد.

ماده 11 - هر واگن و لکوموتیو موضوع ماده (1) دارای یک سند رسمی و دارای شماره مخصوص خواهد بود که توسط هیأت مدیره راه آهن بنام مالک صادر خواهد شد. این سند قابل ترهین میباشد بطوریکه با اعلام ذی نفع، اسناد واگن و لکوموتیو توسط هیأت مدیره راه آهن بنام ذی نفع و یا فردی که او تعیین خواهد کرد، تغییر خواهد یافت.

قانون فوق مشتمل بر یازده ماده و چهارده تبصره در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ششم مهر ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ 20/7/1384 به تأیید شورای نگهبان رسید.

14. الف/قوانین و مقررات داخلی :

در مورد قوانین داخلی مربوط به مسئولیت مدنی و حمل و نقل در راه آهن به شدت با کمبود قوانین و مقررات مواجه می باشیم در قانون اساسی فقط در اصل چهارم از کلمه راه آهن یاد شده است که آن را از جمله صنایع ما در شمرده و مالکیت آن را متعلق به دولت می داند و در قانون کیفر بزه های مربوط به راه آهن در مواد 16 و 17 از وظایف و مسئولیت کارکنان راه آهن سخن گفته است.

ماده 16 مقرر می دارد :

هر یک از کارمندان راه آهن که متصدی راندن یا وظیفه دار تشکیل یا حرکت قطار می باشند لکوموتیو ، واگن ، در زین ، یا هر گونه وسیله نقلیه را که می داند معیوب است و در صورت سیر موجب مخاطره خواهد شد راه اندازد و یا مناسبت وظیفه مانع تشکیل قطار و حرکت آن شود به حبس تادیبی از 6 ماه تا 3 سال محکوم می شود. همین کیفر درباره کارمندی که از معیوب بودن وسایل نقلیه مطلع و بر حسب وظیفه مکلف به آگاه ساختن مقامات مربوطه بوده و آن مقامات را مسبوق نساخته اند ، اعمال می گردد.

در ماده 17 نیز چنین می گوید : رئیس قطار راننده ، ترمزبان و سوزن بانان ، که بر خلاف مقررات در موقع حرکت قطار تا رسیدن آن به مقصد یا در موقع حرکت و ورود قطار به ایستگاه محل خدمت خود را ترک یا وظیفه خود را انجام ندهند به حبس تادیبی از 6 ماه تا دو سال محکوم می شوند.



هر چند جرائم فوق تعقیب بزه منوط به بنگاه راه آهن می باشد ولی به نظر می آید که اگر کالای شخصی در قطاری باشد که دچار حادثه می شود و منجر به تلف شدن یا نقص آن می گردد و یا این که کالا در اثر تاخیر حرکت قطار به موقع به مقصد نمی رسد صاحبان کالا می توانند از باب مسئولیت مدنی مطالبه غذامت و خسارت نمایند.

15. حمل و نقل ریلی:

قانون تشکیل شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی و اساسنامه مربوط 1366؛

کنوانسیون بین المللی حمل و نقل مسافر و توشه بوسیله راه آهن (217) 1916؛

کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا بوسیله راه آهن (CIM)، 1961؛

کنوانسیون جامع حمل و نقل بین المللی راه آهن (COTIF) 1980؛

پروتکل اصلاحی کنوانسیون جامع حمل و نقل بین المللی با راه آهن؛ 1990؛

کنوانسیون حمل و نقل بین المللی با راه آهن (FITOC)

پروتکل اصلاحی کنوانسیون حمل و نقل بین المللی (FTTOC)

16. ب/مقررات خارجی :

1- اتحادیه بین المللی کنگره های راه آهن (IRCA)

هدف اصلی از تشکیل این اتحادیه توسعه حمل و نقل بوسیله ی ریل است. 75 کشور در این اتحادیه عضو هستند و شرط عضویت در آن خطوط راه آهن و شبکه های حمل و نقل سراسری است.

2- کنوانسیون حمل و نقل بین المللی راه آهن ((COTIF)) که سازمان بین الدول برای حمل و نقل بین المللی راه آهن نیز نامیده می شود.

هدف آن ایجاد نظم قانونی و یک پارچه و یک نواخت برای حمل و نقل بار و مسافر از طریق راه آهن است.

3- اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC)

هدف از تشکیل آن اصلاح و همسان کردن شرایط مربوط به ساختمان و بهره برداری از راه آهن در رابطه با حجم ترافیک بین المللی و هماهنگی اقدامات عمومی سازمان های بین المللی و اجرای موافقت نامه های ویژه حمل و نقل ریلی است.

4- اتحادیه واگن های باری (RIV) موافقت نامه استفاده متقابل از واگن های باری در حمل و نقل بین المللی

هدف آن تنظیم مقررات استفاده متقابل از واگن ها و وسایل بارگیری کانتینر ها و پالت ها در حمل و نقل بین المللی و اصلاحیه مقررات آن میباشد .

5- مقاله نامه حمل و نقل کالا با راه آهن (SMGS)



6- کمیته ی بین المللی حمل و نقل راه آهن (IRTS)

جهت نظارت بر حسن اجرای کنوانسیون حمل بار و مسافر از طریق راه آهن تشکیل گردید.

7- اتحادیه تعرفه های راه آهن بالکان و خاور نزدیک (BPO)

هدف از تشکیل این اتحادیه توسعه ترافیک و حمل و نقل کالا با راه آهن در بین کشور های خاور نزدیک و حوزه بالکان و ماوراء آن می باشد.

8- سازمان بین دولت های حمل و نقل بین المللی با راه آهن (OTIF)

9- شرکت بین المللی اینتر کانتینر و اینتر فریگو (ICF)

17. نتیجه گیری :

وجود مشکلات زیر باعث تهدیدی در جامعه امروز کشور ماست :

- عدم تطابق قوانین تجاری ایران با قوانین تجاری جهان

- عدم هماهنگی میان ارکارن سیاستگذار و تصمیم گیرنده در زمینه حمل و نقل جاده ای

- عدم رعایت استانداردهای ایمنی جهانی توسط تولید کنندگان داخلی وسایل نقلیه

- دریافت مابه التفاوت قیمت سوخت برای وسایل نقلیه خارجی عبوری از قلمرو ایران

- عدم وجود سیستم حمل و نقل ترکیبی در کشور

- عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی توسط تولید کنندگان داخلی ناوگان جاده ای

و خیلی از مشکلات دیگر که مجالی برای مطرح کردن آن در این مقاله نیست که حل این مشکلات باعث رونق گرفتن هرچه بیشتر حمل و نقل در کشور عزیزمان میشود امید که به آن سطح ارتقا بیابیم.

18. سپاسگزاری

سپاس فراوان از استاد گرانقدر و گران مایه آقای مهندس صدیق باور که با وجودشون بنده رو مفتخر کردند.

مراجع :

1- تافلر، الوین . شوک آینده. ترجمه حشمت ا... کامرانی. تهران: نشر سیمرغ، 1376



- 2 - سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور. مجموعه گزارشهای تدوین برنامه حمل و نقل جاده ای شماره 5. تهران 1377
- 3 - سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور. حمل و نقل در یک نگاه. تهران 1380
- 4 - سازمان برنامه و بودجه. عرضه و تقاضای نیروی انسانی متخصص در ایران. 1376
- 5 - ستار فر، محمد. درآمدی بر سرمایه و توسعه. تهران: انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی، 1374
- 6 - خطیب، محمد علی: اقتصاد توسعه. تهران: ناشر دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران، خرداد 1376
- 7 - طاهری، شهنام. توسعه اقتصادی و برنامه ریزی. نشر آروین، 1376
- 8 - محمدی، علی. اقتصاد حمل و نقل. تهران: نشر اقتصاد نو وابسته به مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، خرداد 1376
- 9 - وحدتی فرد، جواد. بررسی عوامل ارتقاء کارایی صنعت حمل و نقل جاده ای - داخلی کا لا. [پایان نامه](#) فوق لیسانس مدیریت دولتی. دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان (اصفهان) تابستان 1376
- 10 - وحدتی فرد، جواد. مطالعه بازار کار و شناسایی مشاغل زودبازده در حمل و نقل (جاده ای) ناشر: سازمان حمل و پایانه های استان خراسان بهار 1387
- 11 - روابط عمومی وزارت راه و ترابری - سند ملی توسعه حمل و نقل در برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - نشر عیلام - تابستان 86
- 12 - سازمان برنامه و بودجه. تکنولوژی برای توسعه
- 13 - یقینی. فروغ الزمان. حمل و نقل و شکوفایی جامعه. انتشارات ارکان دانش. پاییز 1385
- 14 - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای. سالنامه آماری سال 1387. انتشارات کارا. 1388