

بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# مجموعه قوانین و مقررات راه آهن و مترو



تدوین:

گروه علمی موسسه آموزش عالی آزاد چتر دانش

انتشارات چتر دانش

عنوان قراردادی	: ایران. قوانین و احکام Iran. Laws, etc
عنوان و نام پدیدآور	: ایران. اساسنامه‌ها و آئین‌نامه‌ها مجموعه قوانین و مقررات راه‌آهن و مترو/ تدوین گروه علمی موسسه آموزش عالی آزاد چتر دانش.
مشخصات نشر	: تهران: چتر دانش، ۱۳۹۷.
مشخصات ظاهری	: ۳۸۷ص؛ ۱۴/۵×۲۱/۵س.م.
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۲۹۲-۶
وضعیت فهرست‌نویسی	: فیپا
موضوع	: راه‌آهن -- قوانین و مقررات -- ایران
موضوع	: Railroad law -- Iran
موضوع	: راه‌آهن -- ایران -- آیین‌نامه‌ها
موضوع	: Railroads -- Iran -- By-laws
موضوع	: راه‌آهن شهری -- قوانین و مقررات -- ایران
موضوع	: Street-railroads -- Law and legislation -- Iran
شناسه افزوده	: موسسه آموزش عالی آزاد چتر دانش
رده بندی کنگره	: ۱۳۹۷ / ۲۸ / ۳۴۵۹ KMH
رده بندی دیویی	: ۳۴۳/۵۵۰۹۵
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۴۸۳۵۸۵

نام کتاب	: مجموعه قوانین و مقررات راه‌آهن و مترو
ناشر	: چتر دانش
تدوین	: گروه علمی موسسه آموزش عالی آزاد چتر دانش
نوبت و سال چاپ	: اول - ۱۳۹۷
شمارگان	: ۱۰۰۰
شابک	: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۰-۲۹۲-۶
قیمت	: ۱۹۰۰۰۰ تومان

فروشگاه مرکزی: تهران، میدان انقلاب، خ منبری جاوید(اردیبهشت شمالی)، پلاک ۸۸

تلفن مرکز پخش: ۶۶۴۹۲۳۲۷ - تلفن فروشگاه کتاب: ۶۶۴۰۲۳۵۳

پست الکترونیک: nashr.chatr@gmail.com

کلیه حقوق برای مؤلف و ناشر محفوظ است.

## سخن ناشر

رشته‌ی حقوق با تمام شاخه‌ها و گرایش‌هایش، به‌منزله‌ی یکی از پرطرفدارترین رشته‌های دانشگاهی کشور، تعداد فراوانی از دانشجویان علوم انسانی را به‌خود جلب کرده است؛ دانشجویانی که پس از تحصیل، وارد عرصه‌ی خدمت شده و در مناصب و جایگاه‌های گوناگون به ایفای وظیفه مشغول می‌شوند.

منابعی که در دانشکده‌های حقوق، مبنای کار قرار گرفته و تحصیل دانشجویان بر مدار آن‌ها قرار دارد، در واقع، مجموعه‌ی کتب و جزواتی هستند که طی سالیان متمادی چنان‌که باید تغییر نیافته و خود را با تحولات و نیازهای زمانه هماهنگ نکرده‌اند.

این، درحالی است که نیاز مبرم دانش‌پژوهان به مجموعه‌های پربار و سودمند، امری انکارناپذیر است. به‌این‌ترتیب، ضرورت تدوین کتب غنی و ارزشمند برای رفع نیازهای علمی دانشجویان رشته‌ی حقوق و نیز رشته‌های متأثر از آن، باید بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد؛ کتاب‌هایی که روزآمدی محتوای آن‌ها از یک سو و تناسب آن‌ها با نیاز دانش‌پژوهان از سوی دیگر، مورد توجه و لحاظ ناشر و نویسنده، قرار گرفته باشد.

**مؤسسه‌ی آموزش عالی آزاد چتردانش**، در مقام مؤسسه‌ای پیشگام در امر نشر کتب آموزشی روزآمد و غنی، توانسته است گام‌های مؤثری در همراهی با دانشجویان رشته‌ی حقوق بردارد. این مؤسسه افتخار دارد که با بهره‌مندی از تجربیات فراوان خود و با رصد دقیق نیازهای علمی دانشجویان، به تولید آثاری همت‌گمارد که مهم‌ترین دستاورد آن‌ها، تسهیل آموزش و تسریع یادگیری پژوهندگان باشد. انتشارات چتر دانش امیدوار است با ارائه‌ی خدمات درخشان، شایستگی‌های خود را در این حوزه‌ی علمی بیش از پیش به منحصه‌ی ظهور برساند.

**فرزاد دانشور**

**مدیر مسئول انتشارات چتر دانش**

## فهرست

بخش اول: قوانین	۷
قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل و نقل ریلی و عمومی شهرها مصوب ۱۳۸۸	۸
قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹	۱۰
قانون راجع به آیین‌نامه احداث خطوط صنعتی و تجاری مصوب ۱۳۴۳	۱۶
قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴	۱۷
قانون حمایت از سامانه‌های حمل و نقل ریلی شهری و حومه مصوب ۱۳۸۵	۲۲
قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن مصوب ۱۳۲۰	۲۶
قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات استفاده از واگن‌ها و کانتینرها، مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل و نقل بین‌المللی پی. پی. دبلیو	۳۲
(p.p.w) مصوب ۱۳۸۷	۳۲
مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل و نقل بین‌المللی پی. پی. دبلیو (p.p.w)	۳۳
فصل اول: ناوگان واگن‌های مسافری	۳۳
فصل دوم: واگن‌های باری	۵۲
فصل سوم: واگن‌های باری خصوصی	۷۷
فصل چهارم: ملحقات و تجهیزات جانبی بارگنج‌ها (کانتینرها) و تخته‌ها (پالت‌ها)	۹۴
سازمان همکاری راه‌آهن‌ها ا.اس.جی.دی (OSJD)	۱۴۴
قانون تصویب موافقت‌نامه بین دولتی شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی مصوب ۱۳۸۷	۱۴۵
قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در اتحادیه تعرفه‌ای حمل و نقل بار با راه‌آهن اروپا- آسیا مصوب ۱۳۹۰	۱۴۶
قانون تصویب موافقت‌نامه بین دولتی شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی مصوب ۱۳۸۷	۱۵۵
بخش دوم: آیین‌نامه‌ها	۱۵۶
آیین‌نامه سازمان همکاری راه‌آهن‌ها ا.اس.جی.دی (OSJD)	۱۵۷
آیین‌نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مصوب	

۱۶۶.....	۱۳۸۶
آیین‌نامه تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل‌ونقل ریلی و نحوه رسیدگی به آنها مصوب ۱۳۹۱.....	۱۷۰
آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه‌آهن مصوب ۱۳۸۸ اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی.....	۱۸۴
فصل اول: بخش راه.....	۱۸۴
فصل دوم: بخش راه‌آهن.....	۱۸۵
فصل سوم: سایر موارد.....	۱۸۶
آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۷) اصلاحی قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۸۱.....	۱۸۸
آیین‌نامه مربوط به احداث خطوط راه‌آهن صنعتی و تجاری مصوب ۱۳۴۳.....	۱۹۳

<b>بخش سوم: موافقت‌نامه‌ها و تصویب‌نامه‌ها و موارد مربوطه</b>	<b>۱۹۷.....</b>
موافقت‌نامه بین دولتی شبکه راه‌آهن سراسری آسیایی.....	۱۹۸
موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی بار با راه‌آهن (S.M.G.S) مصوب تاریخ ۱۳۸۵.....	۲۰۸
قسمت اول: کلیات.....	۲۰۹
قسمت دوم: انعقاد قرارداد حمل.....	۲۱۸
قسمت سوم: اجرای قرارداد حمل‌ونقل.....	۲۴۵
قسمت چهارم: تغییر قرارداد حمل.....	۲۵۳
قسمت پنجم: مسئولیت راه‌آهن‌ها.....	۲۶۰
قسمت ششم: شکایات، دعاوی، مرور زمان شکایت و دعاوی.....	۲۷۲
قسمت هفتم: تسویه حساب میان راه‌آهن‌ها.....	۲۷۹
تصویب‌نامه در خصوص صدور پروانه فعالیت و جواز کسب در کلیه امور حمل‌ونقل درون و برون شهری.....	۳۵۹

تصویب‌نامه در خصوص استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور توسط شرکت‌های قطار شهری و حومه‌ای کشور برای تأمین نیازهای ساخت و توسعه ناوگان ..... ۳۶۱

تصویب‌نامه در خصوص طرح‌های قطار شهری مصوب ۱۳۸۵ نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور ..... ۳۶۲

مصوبه شورای عالی اداری در خصوص نظارت و کنترل بر توسعه حمل‌ونقل ریلی درون شهری و حومه ..... ۳۶۴

مصوبه شورای عالی اداری در خصوص انتزاع فعالیت‌های مربوط به روسازی و زیرسازی خطوط راه‌آهن از شرکت سهامی راه‌آهن مصوب ۱۳۷۹ ..... ۳۶۵

تصویب‌نامه در مورد انتزاع شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) از وزارت کشور و واگذاری آن به شهرداری تهران ..... ۳۶۶

تصویب آیین‌نامه اجرایی تبصره (۳) ماده (۱۷) اصلاحی قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۸۱ ..... ۳۶۷

تکلیف کلیه دستگاه‌های اجرایی به انجام ترتیبات لازم قانونی برای تحقق واگذاری کلیه امور راه‌آهن شهری تهران (مترو) به شهرداری تهران مصوب ۱۳۷۹ ..... ۳۷۱

معافیت از سود بازرگانی کلیه کالاهای مربوط به راه‌آهن شهری اعم از هر نوع واگن، لوکوموتیو برقی و ... کل به کشور وارد شده یا می‌شوند با تشخیص و تأیید وزیر کشور ۱۳۷۸ ..... ۳۷۳

تعیین مشاغل سخت و زیان‌آور در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ..... ۳۷۴

راهبردهای برنامه عملیاتی مدیریت بحران و برنامه واکنش اضطراری در مترو و فضاهای زیرسطحی مصوب ۱۳۹۵ ..... ۳۷۸

**بخش اول**

**قوانین**

## قانون استفاده از تسهیلات حساب ذخیره ارزی برای حمل و نقل ریلی و عمومی شهرها مصوب ۱۳۸۸/۱۰/۲۲ مجلس شورای اسلامی

**ماده واحده-** در جهت عمل به قانون حمایت از سامانه های حمل و نقل ریلی شهری و حومه مصوب ۱۳۸۵ و قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶ و به منظور تحقق هدفمند کردن یارانه ها دولت مکلف است مبلغ یک میلیارد (۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) دلار جهت تأمین تجهیزات و احداث خطوط راه آهن شهری تهران و حومه، مبلغ هفتصد میلیون (۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰) دلار جهت تأمین تجهیزات و احداث خطوط قطارهای شهری سایر کلان شهرهای دارای طرح مصوب قطار شهری و مبلغ سیصد میلیون (۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰) دلار جهت اجرایی کردن طرح های جامع حمل و نقل و ترافیک سایر شهرها تا پایان سال ۱۳۸۹ از محل حساب ذخیره ارزی یا هر عنوان دیگر به صورت تسهیلات و با رعایت قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور در اجرا پروژه ها و ایجاد تسهیلات به منظور صدور خدمات مصوب ۱۳۷۵/۱۲/۱۲ اختصاص و در اختیار شهرداری های مربوطه قرار دهد. تسهیلات منظور شده به عنوان بخشی از سهم پنجاه درصدی (۵۰٪) دولت تلقی شده و تضمین بازپرداخت صد درصد (۱۰۰٪) آن به عهده دولت خواهد بود.

وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف است منابع فوق را در سال ۱۳۸۸ و یا سال ۱۳۸۹ در اختیار شهرداری های مربوطه قرار دهد.

استفاده کلیه پرسنل نیروهای مسلح و وزارت دفاع و پشتیبانی و خانواده آنان از پنجاه درصد تخفیف بهای بلیط قطار

هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۵/۱/۲۲ بنا به پیشنهاد شماره ۱۲۴۶ - ۱۱/۱۰۸/۱۶۲ مورخ ۱۳۷۴/۴/۲۶ وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح تصویب نمود.

۱- کلیه پرسنل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و خانواده آنان (همسر و فرزندان) می توانند هنگام



مرخصی استحقاقی، در صورت مسافرت با قطار برای یک بار در سال، از پنجاه درصد (۵۰٪) تخفیف بهای بلیط قطار استفاده نمایند و در صورت عدم استفاده از مرخصی استحقاقی، تخفیف مزبور اعمال نخواهد شد.

۲- به موجب اصلاحی ۱۳۸۵/۳/۱۰ حذف گردید.

۳- بار مالی تخفیف یادشده از محل صرفه‌جویی اعتبارات جاری دستگاه‌های مربوط (ارتش، سپاه، نیروی انتظامی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح) از محل اعتبار فصل هزینه مربوط یا جابه‌جایی اعتبارات با رعایت مبانی قانونی تأمین می‌شود و از محل بودجه عمومی دولت به صورت ردیف جداگانه‌ای تأمین خواهد شد.

۴- دستگاه‌های موضوع بند (۳) موظفند در مقابل ارائه لاشه بلیط قطار معادل پنجاه درصد (۵۰٪) از بهای پرداختی را به کارکنان خود پرداخت نمایند

## قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۳/۳۰ مجلس سنا

**ماده ۱-** شاهراه به راهی اطلاق می‌شود که حداقل دارای دو خط اتومبیل رو و یک شانه حداقل به عرض ۳ متر برای هر طرف رفت و برگشت بوده و دو طرف آن به نحوی محصور و در تمام طول شاهراه از هم کاملاً مجزا باشد و ارتباط آنها با هم فقط به وسیله راه‌های فرعی که از زیر یا بالای شاهراه عبور کند تأمین شود و هیچ راه دیگری آن را قطع نکند.

**ماده ۲-** هر شاهراه که با خصوصیات فوق ساخته شده یا بشود از تاریخی که وزارت راه اعلام کند مشمول مقررات این قانون می‌باشد.

**ماده ۳-** وزارت راه مکلف است در هر شاهراه حداقل و حداکثر سرعت همچنین انواع وسایط نقلیه‌ای که عبور آنها مجاز نیست با نصب علائم مشخص کند و نیز کلیه علائم مربوط به مقررات رانندگی و محل‌های توقف مجاز و سایر علائم لازم را که برای پیشگیری از خطرات احتمالی تصادف لازم است در طول راه برای اطلاع رانندگان نصب کند.

**ماده ۴-** ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیرمجاز و عبور دادن دام در شاهراه‌ها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در شاهراه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت. ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

**تبصره ۱-** وزارت راه مکلف است محل‌های توقف ضروری مجاز وسایط نقلیه در طول شاهراه‌ها را ایجاد کند.

**تبصره ۲-** وسایل نقلیه غیر مجازی که به‌طور موقت و به سبب ضرورت

و مأموریت‌های ضروری می‌بایست در بزرگراه تردد نمایند، فقط با اجازه وزیر راه و ترابری و یا معاونین راهداری و حمل‌ونقل وی و یا بالاترین مقام اجرایی ادارات کل راه و ترابری استان‌ها در حوزه استحفاظی خود و با نصب تابلو «عبور آزاد از بزرگراه» در پشت وسیله نقلیه که به وسیله پلیس راه به راننده تحویل و اخذ خواهد شد، می‌توانند وارد بزرگراه شوند. تابلو فوق‌الذکر به تعداد لازم توسط وزارت راه و ترابری تهیه و تحویل پلیس راه می‌گردد.

تعیین حداقل و حداکثر سرعت آن گونه وسایل طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب وزارت راه و ترابری می‌رسد.

**تبصره ۳-** مأمورین سازمان‌های دولتی و انتظامی و یا افرادی که به سبب ضرورت جهت انجام مأموریت و ارائه خدمات در سطح یا حاشیه بزرگراه‌ها به صورت پیاده تردد یا توقف می‌نمایند با رعایت ضوابط ایمنی در صورت بروز حادثه از شمول حکم ماده ۴ مستثنی می‌باشند و مسئولیت راننده مقصر وسیله نقلیه مجاز که منجر به تصادف شده است، به قوت خود باقی است.

**تبصره ۴-** وسایل نقلیه غیر مجاز به عبور از آزادراه‌ها که طبق این ماده واحده مجوز عبور می‌گیرند، موظف هستند از خطوط مجاز در آزادراه‌ها عبور و مرور نمایند.

**ماده ۵-** دولت می‌تواند با تصویب کمیسیون‌های راه و دارایی مجلسین برای شاهراه‌ها عوارض مناسبی تعیین و وصول کند.

**ماده ۶-** اقدام به هرگونه عملیاتی که موجب خرابی جاده گردد همچنین ایجاد هرگونه مستحذات یا درختکاری یا زراعت یا اقدام به حفاری در حریم قانونی شاهراه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی و راه‌آهن که میزان هر یک به طریق و وسایل متناسب مشخص و از طرف وزارت راه آگهی می‌شود بدون اجازه وزارت راه ممنوع است.

**تبصره ۱-** وزارت راه مکلف است به حضور نماینده دادسرا و در نقاطی که دادسرا نباشد با حضور نماینده دادگاه بخش این قبیل مستحذات یا درختکاری و یا زراعت و حفاریات را ضمن تنظیم صورت مجلس رأساً قلع و آثار تجاوز را محو کند.

**تبصره ۲-** اشخاص ذی‌نفع می‌توانند به مراجع دادگستری مراجعه کنند دادگاه خارج از نوبت به این‌گونه پرونده‌ها رسیدگی نموده و حکم لازم را صادر می‌کند.

**تبصره ۳-** دادگاه با درخواست وزارت راه‌وترابری در خصوص میزان خسارت و هزینه‌ها، خارج از نوبت به موضوع رسیدگی و رأی مقتضی صادر خواهد نمود.

**تبصره ۴-** مأموران مربوط در وزارت راه‌وترابری و راه‌آهن و مأموران نیروی انتظامی موظفند ضمن مراقبت به‌محض مشاهده وقوع تجاوز به راه‌ها و راه‌آهن و حریم آنها مراتب را به مراجع صالح جهت اقدام لازم اطلاع دهند. مأمور یا مسئول یادشده در صورت تسامح به مجازات مربوط محکوم خواهد شد.

**تبصره ۵-** برداشت شن و ماسه از بستر رودخانه حداقل تا شعاع پانصد (۵۰۰) متر از بالا دست و یک کیلومتر از پایین دست پل‌ها ممنوع است و متخلفان به مجازات مربوط محکوم خواهند شد.

**ماده ۷-** ریختن زباله، نخاله، مصالح ساختمانی، روغن موتور و نظایر آن و یا نصب و استقرار تابلو یا هر شیئی دیگر در راه‌ها و راه‌آهن و حریم قانونی آنها در داخل یا خارج از محدوده قانونی شهرها و همچنین هر گونه عملیات که موجب اختلال در امر تردد وسایل نقلیه می‌شود و نیز ایجاد راه دسترسی ممنوع است.

**تبصره ۱-** مرتکبان جرایم بالا علاوه بر جبران خسارت وارده به حبس از سه ماه تا دو سال محکوم و چنانچه تخریبی صورت نگرفته باشد مرتکب یا مرتکبین، حسب مورد ضمن رفع موانع و رفع تجاوز و جبران خسارت وارده به یک ماه تا شش ماه حبس و یا پرداخت جزای نقدی از پانصد هزار (۵۰۰،۰۰۰) تا پنج میلیون (۵،۰۰۰،۰۰۰) ریال محکوم خواهند شد. در مورد اخیر با جبران خسارت تعقیب موقوف خواهد شد.

**تبصره ۲-** ایجاد راه دسترسی به حریم و گذرگاه مناسب، درخت‌کاری و عبور دادن تأسیسات از عرض راه و راه‌آهن و نصب تابلو در حریم آنها با اجازه وزارت راه‌وترابری مجاز است. در موارد اضطراری به‌منظور ترمیم تأسیسات عمومی که از عرض راه عبور نموده است دستگاه مربوط با کسب موافقت وزارت راه‌وترابری و ضمن رعایت کلیه نکات ایمنی اقدام خواهد نمود.

**تبصره ۳-** وزارت راه و ترابری مکلف است نسبت به برآورد هزینه و خسارت وارده به راه‌ها و حریم آنها و ابنیه فنی و علائم و تأسیسات و تجهیزات ایمنی که در اثر برخورد وسایط نقلیه و یا عبور بارهای ترافیکی و لوله‌های آب، گاز، فاضلاب و کابل برق و مخابرات و غیره و هر گونه عملیاتی که منجر به بروز هزینه و خسارت گردد، اقدام و مبالغ دریافتی را به حساب خزانه واریز و صددرصد (۱۰۰) آن را به منظور ایمن سازی راه‌ها به مصرف برساند.

**ماده ۸-** راه‌آهن دولتی ایران مکلف است در طول راه‌آهن معابر و گذرگاه‌های مجاز برای افراد و وسایل نقلیه را با نصب علامات مشخص کند.

**ماده ۹-** عبور از روی خطوط راه‌آهن و ورود در محوطه ایستگاه‌ها و کارخانه‌ها و تأسیسات فنی راه‌آهن به استثنای سکوه‌های مسافری و امکانه و گذرگاه‌ها و معابر مجاز واقع در ایستگاه‌ها و در طول خطوط ممنوع است جز برای آن عده از مأمورین راه‌آهن که بر حسب وظیفه مجاز به ورود و عبور می‌باشند و در صورت تخلف و بروز حادثه راه‌آهن دولتی ایران مسئول نخواهد بود.

**ماده ۱۰-** عبور هرگونه وسیله نقلیه اعم از موتوری و غیر موتوری از یک طرف خط‌آهن به طرف دیگر در غیر محل‌های مجاز ممنوع است و متخلف از این امر مسئول هرگونه پیشامد و خسارت وارده می‌باشد.

**بصره ۱-** تخلف از مقررات این ماده مستوجب پانصد ریال جزای نقدی است. ترتیب رسیدگی به تخلف مزبور به نحوی است که در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰ مقرر گردیده و تا تشکیل گارد ترابری موضوع ماده (۱۶) قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری افسران یا درجه‌داران دیپلمه پلیس انتظامی راه‌آهن و در نقاطی که پلیس انتظامی راه‌آهن نباشد افسران یا درجه‌داران دیپلمه پلیس راه ژاندارمری کشور وظایف مذکور در آن قانون را انجام خواهند داد و پس از تشکیل گارد ترابری حق رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم با افراد دیپلمه گارد مذکور خواهد بود.

**تبصره ۲-** هرگاه عبور وسایط نقلیه موجب خرابی یا انحراف قسمتی از ریل و همچنین خاک‌ریز و سایر تأسیسات مربوط به راه‌آهن گردد راننده وسیله نقلیه به پرداخت جزای نقدی از ۱۰۰۰ ریال تا ۵۰۰۰ ریال و جبران خسارت وارده

محکوم می‌شود.

**تبصره ۳-** وجوه حاصل از اجرای تبصره یک به حساب خزانه‌داری کل منظور خواهد گردید.

**ماده ۱۱-** از تاریخ تصویب این قانون غرامت موضوع ماده (۱۳) قانون کیفر بزه‌های راه‌آهن مصوب فروردین ماه ۱۳۲۰ از پانصد ریال تا پنج هزار ریال خواهد بود و تجاوز به محدوده ایستگاه‌ها در حکم تجاوز به حریم خط‌آهن می‌باشد. **تبصره-** حدود ایستگاه راه‌آهن عبارت است از محوطه‌ای که مورد نیاز راه‌آهن بوده و بر اساس نقشه‌های مصوب راه‌آهن قانوناً به تصرف و تملک راه‌آهن درآمده باشد و به‌وسیله علائم مخصوص از طرف راه‌آهن مشخص می‌شود.

**ماده ۱۲-** تبصره ذیل به ماده ۲۱ قانون بزه‌های راه‌آهن اضافه می‌شود:  
**تبصره ۱-** تعقیب متهم در دادگستری موقوف به شکایت راه‌آهن خواهد بود  
**تبصره ۲-** حسب درخواست شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، مرجع قضایی صالح دستور لازم را مبنی بر همکاری و نظارت مأموران نیروی انتظامی با آن شرکت جهت ایجاد نظم به‌منظور انسداد محل‌های تردد غیرمجاز صادر می‌کند.

**ماده ۱۳-** هرگاه بر اثر عبور انسان یا دام یا وسیله نقلیه‌ای که حرکت آن بستگی به راه‌آهن ندارد و برخورد آن با وسایل نقلیه مجاز راه‌آهن در روی خط‌آهن حادثه‌ای منجر به قتل یا جرح یا ضرب یا خسارت مالی شود راننده مجاز که بر حسب وظیفه رانندگی وسایل نقلیه راه‌آهن را روی خط‌آهن به عهده دارد در صورتی که نظامات و مقررات مربوط را رعایت نموده باشد مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

**ماده ۱۴-** وزارت راه‌وترابری مکلف است هنگام ایجاد راه‌های جدید و راه‌آهن، گذرگاه‌های ضروری و مجاری لازم را در نظر گرفته و موجبات ارتباط دو طرف راه حادثی را به‌نحو مقتضی فراهم کند. وزارت پست و تلگراف و تلفن در مورد فراهم نمودن امکانات ارتباطی و وزارت نیرو در مورد تأمین روشنایی راه‌ها مکلفند حسب اعلام وزارت راه‌وترابری و در چهارچوب مقررات موجود اقدام کنند.

**ماده ۱۵-** خارج از محدوده شهرها در مناطقی که هیئت وزیران تصویب و وزارت راه اعلام می‌نماید احداث دیوار به ارتفاع بیش از یک متر در اراضی و مستحدثاتی که تا فاصله هفتاد متر از انتهای حریم راه آهن و شاهراهها و راههای اصلی واقع شده ممنوع است مگر برای اراضی واقع در مسیر طوفان شن که به منظور جلوگیری از ورود توده‌های شنی مالکین حسب مورد با اخذ پروانه از ادارات راه یا راه آهن می‌توانند به احداث آن اقدام نمایند.

با متخلفین حسب مقررات تبصره‌های یک و دو ماده ۶ این قانون رفتار خواهد شد.

**تبصره-** نرده‌کشی و سیم‌کشی به هر ارتفاع و احداث هر نوع ساختمان و ترمیم دیوارهای موجود در اراضی و مستحدثات فوق‌الذکر بلامانع است.

## قانون راجع به آیین نامه احداث خطوط صنعتی و تجاری مصوب ۱۳۴۳/۲/۶ مجلس شورای ملی

**ماده واحده-** به وزارت راه اجازه داده می شود که بنا به تقاضای مؤسسات صنعتی و تجاری یا سازمان های دولتی از ایستگاه ها یا نیم ایستگاه های راه آهن دولتی ایران به محل مؤسسه متقاضی طبق آیین نامه ای که به تصویب کمیسیون راه مجلسین خواهد رسید در احداث خطوط فرعی راه آهن اقدام نماید.



## قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴/۷/۶ مجلس شورای اسلامی

**ماده ۱-** به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز و ارتقای 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 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 بهره‌برداری کنند.

**تبصره ۱-** شرکت حمل و نقل ریلی شخصیت حقوقی است که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی با اخذ مجوز از شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که در این قانون راه‌آهن نامیده می‌شود و با تأمین ناوگان (لکوموتیو و یا واگن) مورد نیاز به منظور جابه‌جایی (کالا، مسافر) تأسیس می‌گردد.

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

**تبصره ۲-** شرایط و نحوه بهره‌برداری شرکت‌ها و مؤسسات معتبر در امر خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی در چارچوب قوانین موجود و این قانون خواهد بود و آیین‌نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد.

**تبصره ۳-** خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی شامل سرویس‌های مرتبط با امر ناوگان و شبکه، امور پایانه‌های تعمیرات، امور بهره‌برداری 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 می‌باشد.

**تبصره ۴-** شرکت حمل و نقل ریلی می‌تواند با اخذ مجوز از مراجع ذی‌ربط در دیگر شقوق حمل و نقل نیز فعالیت نماید.

**ماده ۲-** به منظور حفظ ایمنی تردد ناوگان ریلی، شرایط و دستورالعمل‌های

فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیئت مدیره راه آهن تهیه و ابلاغ می‌گردد و شرکت‌های بهره‌بردار 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 ۱-** آیین‌نامه تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل‌ونقل ریلی و نحوه رسیدگی به آنها توسط هیئت مدیره راه آهن تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید. میزان جرائم مربوط به این تخلفات از یک میلیون (۱,۰۰۰,۰۰۰) ریال تا بیست میلیون (۲۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال تعیین می‌گردد.

**تبصره ۲-** تعیین میزان مسئولیت‌های کیفی 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 حمل‌ونقل ریلی ارجاع و نظریه این کمیسیون غیر قابل اعتراض می‌باشد که در صدور آرای قضایی به‌عنوان نظر کارشناسی ملاک عمل قرار می‌گیرد.

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

**تبصره ۳-** آیین‌نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح نواحی راه آهن و کمیسیون عالی جلوگیری از سوانح راه آهن با پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

**ماده ۳-** راه آهن موظف است تا تردد ریلی را به گونه‌ای برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل کند که سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی (اعم از دولتی و غیردولتی) در شرایط یکسان از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه امکان‌پذیر گردد.

ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه آهن به جز موارد

تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط، تخلف محسوب می‌شود و در صورت بروز هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع ذی‌صلاح، راه‌آهن مکلف به جبران آن است.

**ماده ۴-** تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی بر عهده راه‌آهن می‌باشد و دستگاه‌های نظارت‌کننده و کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان مربوطه مکلف به رعایت آن هستند.

**ماده ۵-** راه‌آهن موظف است به‌منظور استفاده از ظرفیت مازاد ارتباطی موجود از شبکه ارتباطی اختصاصی خود نسبت به ارائه سرویس‌های ارتباطی با سیم و بی‌سیم، انتقال داده‌ها به شرکت‌های خصوصی اقدام نماید.

آیین‌نامه مربوطه، حداکثر ظرف دو ماه به تصویب وزیر راه‌وترابری می‌رسد.

**ماده ۶-** تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به‌منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل (باری یا مسافری) به‌صورت باردار یا خالی از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری‌شده در واگن‌های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس‌های ارتباطی، به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط هیئت‌مدیره راه‌آهن تهیه و با تصویب وزیر راه‌وترابری لازم‌الاجرا است.

**تبصره ۱-** نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد.

**تبصره ۲-** با توجه به مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل‌ونقل را همانند هزینه‌های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل‌ونقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت منظور نماید.

**ماده ۶-** تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به‌منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل (باری یا مسافری) به‌صورت باردار یا خالی از روی شبکه

ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری شده در واگن‌های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس‌های ارتباطی، به‌موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط هیئت‌مدیره راه آهن تهیه و با تصویب وزیر راه و ترابری لازم‌الاجرا است.

**تبصره ۱-** نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی بایستی به‌گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد.

**تبصره ۲-** با توجه به مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل‌ونقل را همانند هزینه‌های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل‌ونقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت منظور نماید.

**ماده ۸-** شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافر با صدور بلیط توسط شرکت و یا نمایندگی مجاز طرف قرارداد آنان در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران مسئولیت دارند.

**تبصره ۱-** حدود مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقل 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 ۲-** برای هر واگن یک بارنامه و برای هر مسافر یک بلیط جداگانه صادر می‌شود.

**تبصره ۳-** راه آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت سیر آنان می‌باشد.

**تبصره ۴-** بارنامه و بلیط مسافری به‌صورت متحدالشکل توسط هیئت‌مدیره راه آهن تهیه می‌شود و چگونگی تنظیم و صدور بارنامه و بلیط به موجب دستورالعمل مصوب هیئت‌مدیره راه آهن خواهد بود.

**ماده ۹-** نرخ حمل‌ونقل ریلی بار متناسب با حمل‌ونقل جاده‌ای به‌صورت

توافقی فی‌مابین صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تعیین و اجرا خواهد شد. بهای بلیط مسافریین توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در هر مسیر و برحسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه می‌شود تعیین و پس از تأیید هیئت‌مدیره راه‌آهن به مرحله اجرا درمی‌آید.

**ماده ۱۰-** شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مکلف به رعایت کلیه مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌هایی هستند که در چارچوب قوانین کشور توسط هیئت‌مدیره راه‌آهن تهیه و ابلاغ می‌گردد.

**ماده ۱۱-** هرواگن و لکوموتیو موضوع ماده (۱) دارای یک سند رسمی و دارای شماره مخصوص خواهد بود که توسط هیئت‌مدیره راه‌آهن به نام مالک صادر خواهد شد. این سند قابل ترهین می‌باشد به‌طوری که با اعلام ذی‌نفع، اسناد واگن و لکوموتیو توسط هیئت‌مدیره راه‌آهن به نام ذی‌نفع و یا فردی که او تعیین خواهد کرد، تغییر خواهد یافت.

## قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه مصوب ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس شورای اسلامی

لایحه حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه که با عنوان لایحه حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی درون شهری از سوی دولت به شماره ۲۵۴۰۹/۳۹۸۵۵ مورخ ۱۳۸۳/۷/۲۱ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۵/۵/۲۲ مجلس با اصلاحاتی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسید، در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست ارسال می‌گردد.

قانون حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه

**ماده ۱-** سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری شامل: سامانه‌های نقل‌وانتقال جمعی مسافر در زمان و مسیر مشخص است که عبارتند از انواع قطار شهری (تراموا، قطار سبک شهری، منوریل، مترو) و سامانه‌های مشابه.

**ماده ۲-** شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت با مشارکت دولت موظفند نسبت به تهیه طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک اقدام نمایند. در شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت، انجام مطالعات امکان‌سنجی سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه بر مبنای مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک مصوب، الزامی است. مرجع تصویب مطالعات یادشده شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور است. تبصره- اتخاذ تدابیر خاص به‌منظور حمل‌ونقل آسان افراد ناتوان و معلول در معابر، شبکه حمل‌ونقل و محیط‌های شهری در شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت در چارچوب این طرح‌ها منظور می‌گردد.

**ماده ۳-** دستگاه اجرایی احداث سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه و بهره‌برداری از آن، شهرداری‌های ذی‌ربط می‌باشند.

**ماده ۴-** شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت موظفند حداکثر تا یک سال پس از تصویب این قانون سامانه یک‌پارچه مدیریت هماهنگی حمل‌ونقل عمومی شهری و حومه را در ساختار تشکیلات خود ایجاد نمایند.

**تبصره ۱-** کلیه دستورالعمل‌ها و راهکارهای لازم برای اصلاح ساختار مدیریت حمل‌ونقل عمومی، متناسب با ویژگی‌های خاص شهرها به پیشنهاد سازمان شهرداریهای کشور و تأیید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور می‌باشد.

**تبصره ۲-** کلیه سازمان‌ها و شرکت‌های مرتبط با حمل‌ونقل عمومی شهری از زمان تشکیل سامانه مورد اشاره و ابلاغ مصوبات مربوط به اصلاح ساختار مدیریت حمل‌ونقل عمومی شهری مکلفند ظرف مدت سه ماه نسبت به تطبیق اساس‌نامه خود با رعایت موازین قانونی در این خصوص با مصوبات یادشده اقدام نمایند.

**ماده ۵-** به دولت اجازه داده می‌شود حداکثر تا سقف پنجاه درصد (۵۰) از هزینه مطالعات و سرمایه‌گذاری ایجاد سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی درون شهری، با اولویت تأمین لوازم و تجهیزات از محل منابع درآمد عمومی را در لوایح بودجه سنواتی کل کشور پیشنهاد نماید. مابقی اعتبار مورد نیاز طرح، توسط شهرداری ذی‌ربط از محل منابع داخلی و یا مشارکت با بخش خصوصی تأمین می‌شود که پس از مبادله موافقت‌نامه با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مصرف خواهد شد.

**تبصره -** وزارت کشور موظف است ضوابط اجرایی استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی، با اولویت سرمایه‌گذاری در ایستگاه‌ها و مراحل مختلف بهره‌برداری را تدوین نماید. این ضوابط پس از تصویب هیئت وزیران لازم‌الاجرا است.

**ماده ۶-** شهرداری‌های موضوع این قانون مجازند با رعایت سقف تعهدات ارزی موضوع ماده (۱۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۳ و موارد مشابه در قوانین بعدی برای احداث سامانه حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه، با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران نسبت به استفاده از بازارهای سرمایه خارجی در محدوده اعتبارات ماده (۵) این قانون به صورت غیررئوی اقدام نمایند. تبصره - به وزارت امور اقتصادی و دارایی اجازه داده می‌شود با تصویب هیئت وزیران بازپرداخت تأمین مالی خارجی (فاینانس) طرح‌های قطار شهری را تا سقف مشخص شده در

ماده (۵) این قانون باتأکید بر غیررئوی بودن آن تضمین نماید. شهرداری ذی ربط با اخذ مصوبه شورای اسلامی شهر موظف است نسبت به تضمین بازپرداخت مابقی تسهیلات (فاینانس) دریافتی اقدام نماید.

**ماده ۷-** شهرداری‌های مشمول می‌توانند از طریق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی به روش ساخت، بهره‌برداری و واگذاری (BOT) برای سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه استفاده نمایند.

تبصره- وزارت‌خانه‌های کشور و امور اقتصادی و دارایی موظفند دستورالعمل اجرایی استفاده از روش ساخت، بهره‌برداری و واگذاری (BOT) را به استناد قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی- مصوب ۱۳۸۱- و قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور در اجرای پروژه‌ها و ایجاد تسهیلات به‌منظور صدور خدمات مصوب -۱۳۷۵- را ظرف مدت شش ماه تدوین و به شهرداری‌های مشمول ابلاغ نمایند.

**ماده ۸-** وزارت کشور موظف است پس از مشورت با اتحادیه شرکت‌های قطار شهری کشور نسبت به تدوین اصول کلی و راهبردهای حاکم بر تأمین و ساخت تأسیسات، تجهیزات، ماشین‌آلات و طراحی و بهره‌برداری سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه اقدام و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برساند.

**ماده ۹-** شهرداری‌های شهرهای بالای پانصد هزار نفر جمعیت دارای طرح مصوب، نسب به اخذ عوارض ویژه به‌منظور احداث و بهره‌برداری سیستم حمل‌ونقل عمومی شهری و حومه، پس از تصویب مراجع ذی‌صلاح قانونی اقدام خواهند نمود.

**ماده ۱۰-** کمیسیون‌های ماده (۵) قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران- مصوب ۱۳۵۱- مکلفند خارج از نوبت نسبت به بررسی موضوع تغییر کاربری در محدوده مسیر و اطراف ایستگاه‌ها حسب درخواست شهرداری ذی‌ربط اقدام نمایند.

**ماده ۱۱-** مقررات تبصره‌های (۱) و (۲) ماده (۱) لایحه قانونی اصلاح قانون تأسیس شرکت راه آهن شهری تهران و حومه -مصوب ۱۳۵۹- شورای انقلاب



اسلامی به کلیه سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه موضوع این قانون تسری پیدا می‌کند.

**ماده ۱۲-** مقررات مندرج در مواد (۷)، (۹) و (۱۰) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن - مصوب ۱۳۴۹- با اصلاحات و الحاقات بعدی، در محدوده مسیرهای قطار شهری مجزا از معابر شهری اعم از مسیرهای زیرزمینی، هم سطح و در ارتفاع لازم‌الاجرا می‌باشد. در مسیرهای هم‌سطح غیرمجزا، قوانین راهنمایی و رانندگی لازم‌الرعایه است. تبصره - کلیه وظایف پلیس راه‌آهن موضوع قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن - مصوب ۱۳۴۹- برای سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه، برعهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

**ماده ۱۳-** تعرفه مصارف برق اتوبوس‌رانی و قطارهای شهری و حومه، براساس کم‌ترین تعرفه تعیین شده می‌باشد.

**ماده ۱۴-** در واگذاری اماکن تجاری موضوع این قانون، قید شرایط مندرج در مواد (۷) و (۸) قانون روابط موجر و مستأجر ممنوع است.

**ماده ۱۵-** برای مجموعه‌های شهری مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، شهرهای هم‌جوار (شهرهای اقماری) طرح حمل‌ونقل ریلی پس از تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور براساس مفاد این قانون توسط دستگاه اجرایی ذی‌ربط اجرا خواهد شد.

**ماده ۱۶-** مسئولیت حسن اجرای این قانون برعهده وزارت کشور است.

**ماده ۱۷-** آیین‌نامه اجرایی این قانون به پیشنهاد مشترک وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، ظرف مدت سه ماه از تاریخ تصویب، تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

قانون فوق مشتمل بر هفده ماده و هفت تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیست و دوم مردادماه یک هزار و سیصد و هشتاد و پنج مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۵/۶/۱ به تأیید شورای نگهبان رسید.

## قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه آهن مصوب ۱۳۲۰/۱۱/۳۱ مجلس شورای ملی

**ماده ۱-** هرکس خاک‌ریز، خاک‌بر، پل، تونل، دیوار، سد، امنیه، بالاست، تراوس، ریل، پیچ و مهره ریل، اتصالی ریل، علایم خطر، تیرهای تلفن و تلگراف و سیم‌های آن و وسایل نقلیه راه آهن را خراب کند و به‌طور کلی عملی نماید که موجب خروج قطار از خط یا تصادم یا حادثه مهم دیگری شود به حبس جنایی درجه یک از پنج تا پانزده سال محکوم می‌شود و اگر در نتیجه حادثه یک یا چند نفر کشته شود مرتکب محکوم به اعدام خواهد شد.

هرگاه عمل منتهی به یکی از حادثه‌های مذکور نگردد در غیر مورد خرابی پل، تونل و سد مرتکب به دو تا هفت سال حبس جنایی درجه دو و در مورد پل و تونل و سد از ۴ سال تا ده سال حبس جنایی درجه یک محکوم می‌شود.

**ماده ۲-** هرکس در غیر مورد مذکور در ماده یک در متعلقات راه آهن عملی نماید که بیم خروج قطار از خط یا تصادم یا حادثه مهم دیگر برود مرتکب به حبس جنایی درجه دو از دو تا پنج سال محکوم می‌شود و هرگاه عمل مذکور برای حرکت قطار فقط ایجاد مانعی نماید و به‌طور کلی اسباب اختلال حرکت قطار را فراهم کند مرتکب به حبس جنحه‌ای تا دو سال محکوم می‌شود.

**ماده ۳-** هرگاه بزه‌های مذکور در ماده یک و دو در اثر توطئه و تبانی دو نفر یا بیشتر انجام یابد یک ثلث از کیفری که قطع نظر از تبانی برای مرتکب افزوده خواهد شد جز در مورد اعدام که مرتکب به همان کیفر محکوم می‌شود.

**ماده ۴-** هرگاه برای ارتکاب بزه‌های مذکوره در ماده یک جمعیتی از سه تن به بالا تشکیل شود تشکیل دهندگان و محرکین فقط برای همین عمل به حبس جنحه‌ای از شش ماه تا سه سال محکوم می‌شوند.

کسی که عضو این جمعیت شده باشد فقط برای همین عمل به حبس جنحه‌ای از سه ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.

هرگاه از جمعیت مزبور دست کم سه تن مسلح باشند محرکین و تشکیل دهندگان هر یک به حبس جنایی درجه یک از سه سال تا پنج سال

محکوم می‌شوند و کسی که عضو این جمعیت شده باشد به دو سال تا سه سال حبس جنایی درجه دو محکوم می‌گردد.

**ماده ۵-** هر یک از شرکت‌کنندگان که جمعیت مذکور در مواد فوق را منحل یا موجبات انحلال آن رافراهم سازد یا از جز توطئه‌کنندگان یا عضو جمعیت خارج شوند یا از وقوع بزه یا توطیه با تشکیل جمعیت برای ارتکاب بزه مانع شوند یا وجود جمعیت و تصمیمات آن را به مأمورین دولت افشا کنند از کیفر معاف خواهد بود مشروط بر اینکه پیش از تعقیب و پیش از وقوع بزه که جمعیت برای ارتکاب آن تشکیل شده اقدامات مزبور به عمل آمده باشد.

**ماده ۶-** هرکس اعمال مذکور در مواد ۱ و ۲ را از روی بی‌مبالاتی یا غفلت انجام دهد در مواردی که کیفر بزه عمدی اعدام یا حبس جنایی درجه یک است به حبس جنحه‌ای از یک سال تا سه سال و به‌تأدیه گرامت از دویست تا ده هزار ریال محکوم می‌شود در مواردی که برای بزه عمدی حبس جنایی درجه دو مقرر شده کیفر مرتکب حبس جنحه‌ای از سه ماه تا دو سال و تأدیه گرامت از صد تا هزار ریال می‌باشد.

**ماده ۷-** هرکس وسایل نقلیه راه‌آهن را ضایع یا خراب کند به‌طوری که از خاصیت بهره‌برداری بی‌اندازد در صورتی که وسایط نقلیه از قبیل لکوموتیو یا اتوموتوریس باشد به حبس جنایی درجه دو از دو تا پنج سال محکوم می‌شود و در مورد سایر وسایط نقلیه راه‌آهن کیفر مرتکب حبس جنحه‌ای از شش ماه تا سه سال خواهد بود مگر اینکه عمل مشمول عنوان شدیدتری باشد که در آن صورت مرتکب به کیفر همان بزه محکوم می‌گردد.

**ماده ۸-** مسافری که بدون جهت علامات موجود در واگن‌ها را از قبیل ترمز خطر و غیره به‌کار برد و قطار بایستند به تأدیه گرامت دویست تا پانصد ریال ملزم خواهد شد.

**ماده ۹-** مسافری که به تجهیزات واگون از قبیل چراغ- توری‌های پنجره- شیشه- پرده- جایگاه- جامه‌دان زینانی وارد آورد به پرداخت خسارت طبق تعرفه راه‌آهن مصوب وزارت راه ملزم خواهد شد برای خسارتی که قابل پیش‌بینی در تعرفه نبوده با رعایت اینکه مقدار خسارت از یکصد ریال تجاوز نکند طبق

تشخیص اداره راه‌آهن ملزم خواهد شد در صورتی که عمل مشمول عناوین کیفی باشد به کیفر مقرر برای عمل نیز در مراجع صالحه محکوم می‌شود.

**ماده ۱۰-** وجوه مذکور در ماده ۸ به تشخیص رئیس قطار وجوه مذکور در ماده ۹ مطابق تعرفه یا تشخیص راه‌آهن به حسب مورد در مقابل قبض رسمی اداری دریافت می‌گردد.

در صورتی که واردکننده خسارت اعتراضی داشته باشد می‌تواند پس از پرداخت وجه تا مدت شش‌ماه به یکی از دادگاه‌های شهرستان خط سیر مراجعه نماید. هرگاه واردکننده خسارت از پرداخت این وجوه امتناع نماید چنانچه مالی همراه داشته باشد رئیس قطار حق دارد به میزان خسارت مورد مطالبه از مال او بازداشت نموده و طبق آیین‌نامه مصوب وزارت راه - وزارت دادگستری خسارت راه‌آهن را از آن استیفا نماید نسبت به بازداشت مال نیز واردکننده خسارت از تاریخ بازداشت آن به شرح بالا حق شکایت خواهد داشت.

هرگاه دارایی ممتنع کفایت خسارت وارده را ندهد یا دارایی نداشته باشد و نتواند تضمین کافی بدهد چنانچه راه‌آهن مقتضی بداند می‌تواند صورت‌مجلس تنظیم و با خود او تحت مراقبت مأمورین به نزدیک‌ترین دادگاه مقصد ممتنع بفرستد - دادگاه به این قبیل موارد خارج از نوبت رسیدگی خواهد کرد.

**ماده ۱۱-** حمل مواد زود اشتعال و قابل احتراق و انفجار بدون اطلاع اداره راه‌آهن ممنوع است و مسافری که بدون اطلاع راه‌آهن مواد مزبور را در جامه‌دان‌ها و اثاثیه خود در واگن‌ها حمل کند یا آنها را به قسمت حمل‌ونقل اثاثیه (توشه) بسپارد و همچنین هرکس بدون استحضار راه‌آهن مواد مزبور را برای حمل به وسیله واگن‌های باری تحویل نماید محکوم به تأدیه گرامت از دویست تا هزار ریال خواهد گردید در صورتی که عمل مزبور منجر به حریق یا حادثه دیگری گردد که جرم شدیدتری شناخته شده باشد مرتکب به کیفر آن بزه محکوم خواهد شد.

**ماده ۱۲-** هرگاه کسی باعث تضییع یا تلف مالی بشود که برای حمل به راه‌آهن سپرده شده است در قبال بنگاه راه‌آهن مسئول خساراتی است که از این جهت به راه‌آهن وارد شده باشد.

**ماده ۱۳-** هر کس در حریم راه آهن بدون اجازه کتبی بنگاه راه آهن ساختمان یا حفریات و به طور کلی هر دخل و تصرفی نماید علاوه بر اجبار به اعاده محل به صورت اولیه محکوم به تأدیه غرامت از ۵۰۰ ریال تا ۵۰۰۰ ریال محکوم خواهد شد. آنچه پیش از اجرای این قانون داخل در حریم بوده در صورتی که راه آهن اجازه ایفا آن را ندهد مالک آن ملزم است که آن را از حریم راه آهن بردارد و اگر امتناع نماید راه آهن آن را بر خواهد داشت و یا در صورت موافقت راه آهن به بهای عادلانه به راه آهن واگذار می شود حریم راه آهن عبارت از ۱۷ متر فاصله به هر یک از دو طرف محور خط می باشد.

**ماده ۱۴-** نگاهداری و چراندن دام در حریم راه آهن ممنوع است و راه آهن مسئول خسارت وارده که از تلف آنها حاصل می شود نخواهد بود. اگر از این راه خساراتی به راه آهن وارد شود مالکین دامها در قبال راه آهن مسئول خواهند بود.

**ماده ۱۵-** تا مسافت کمتر از پنجاه متر از خط آهن ساختن بناهایی که دارای سقف پوشالی باشد و خرمن نمودن کاه و علف و انبار نمودن مواد زود احتراق و زود اشتعال ممنوع است و متخلفین به تأدیه غرامت از دویست تا دو هزار ریال محکوم خواهند شد.

**ماده ۱۶-** 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 وسایط نقلیه را که می داند معیوب است و در صورت سیر موجب مخاطره خواهند شد به راه اندازد و یا به مناسبت وظیفه مانع تشکیل قطار و حرکت آن نشود به حبس جنحه ای از شش ماه تا دو 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.

**ماده ۱۷-** رئیس قطار - راننده - ترمزبانان - 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 و یا وظیفه خود را انجام ندهند به حبس جنحه ای از شش ماه تا دو سال محکوم می شوند.

**ماده ۱۸-** متصدیان حفظ ساختمان و بناهای مربوطه به راه‌آهن با آلات فنی آن که مسئول نگاهداری خط و نظارت ساختمان‌ها و به‌طور کلی مأمور حفظ اموال راه‌آهن اعم از فنی و غیرفنی می‌باشند اگر وظیفه خود را ترک کنند محکوم به حبس جنحه‌ای از یک ماه تا شش ماه خواهند شد.

هرگاه بزه‌های مذکور در این ماده و دو ماده پیش منتهی به تصادم یا خروج قطار از خط و یا حادثه‌مهم دیگری بشود مرتکب به دو تا سه سال حبس جنایی درجه دو محکوم خواهد شد و اگر در نتیجه حادثه کسی کشته شود به حبس جنایی درجه یک از سه سال تا ده سال محکوم می‌گردد.

در مورد این ماده و ماده ۱۷ در قسمتی که کیفر مرتکب حبس جنحه‌ای مقرر شده است تعقیب بزه منوط بدر خواست بنگاه راه‌آهن می‌باشد.

**ماده ۱۹-** اگر مأمورین راه‌آهن از امر مافوق خود که برای احتراز از خطر و حادثه راه‌آهن صادرشده تخلف کنند به حبس جنحه‌ای از یک ماه تا شش ماه محکوم خواهند شد و چنانچه این تخلف منجر به حادثه راه‌آهن شود مرتکب به دو تا سه سال حبس جنایی درجه دو محکوم می‌شود و اگر در نتیجه حادثه کسی کشته شود کیفر مرتکب حبس جنایی درجه یک است از سه تا ده سال.

**ماده ۲۰-** هرگاه کارمند راه‌آهن از ساختمان‌ها - تجهیزات - کارخانجات تأسیسات ثابت و وسایط نقلیه و غیر آن نقشه - عکس یا اطلاعاتی که جنحه سری دارند و افشای آن بر خلاف مصالح راه‌آهن و یا مصالح عمومی کشور باشد به کسی بدهد یا کسی را برای بدست آوردن چنین اسناد و مدارک کمک نماید در صورتی که عمل بزه شدیدتری نباشد به حبس جنایی درجه دو، دو تا پنج سال محکوم می‌شود.

**ماده ۲۱-** چنانچه کارکنان لکوموتیو اعم از راننده یا آتش‌کار و همچنین سایر کارمندان راه‌آهن که مسئول تأمین آمد و شد قطار هستند در غیر مورد مذکور در ماده ۶ مرتکب بی‌مبالاتی یا غفلت بشنوند که منجر به زیان دولت بشود علاوه بر جبران خسارت به حبس جنحه‌ای از یک ماه تا یک سال محکوم می‌شوند.

تبصره - تعقیب متهم در دادگستری موکول به شکایت راه‌آهن خواهد بود.

**ماده ۲۲-** کدخدایان و دهبانانی که به امر مقامات مربوطه مواظبت قسمتی از راه‌آهن به عهده آنها واگذار شده هرگاه در انجام مأموریت خود بی‌مبالاتی و یا غفلتی بنمایند که موجب شود کسی به راه‌آهن خرابی وارد نماید به سه ماه تا سه سال حبس جنحه‌ای محکوم می‌شوند.

**ماده ۲۳-** هرگاه اعمال مذکور در این قانون منتهی به نتایج قابل کیفری گردد که در این قانون پیش‌بینی نشده است مقررات سایر قوانین کیفری مجری خواهد بود.

**ماده ۲۴-** وزارت راه می‌تواند ضمن آیین‌نامه که به موجب ماده ۴ قانون سازمان بنگاه راه‌آهن دولتی ایران مصوب ۱۲ مرداد ۱۳۱۴ اختیار تنظیم آن داده شده از نظر انتظام و انضباط کارهای راه‌آهن برای تخلف کارمندان راه‌آهن از مقررات یا دستورهای رؤسای مافوق در موارد لزوم از یک روز تا بیست روز حبس انضباطی پیش‌بینی نموده و آن آیین‌نامه را پس از تصویب هیئت‌وزیران به موقع اجرا گذارد طرز رسیدگی و مرجع شایسته نیز در آیین‌نامه مذکور معین خواهد شد.

**قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات استفاده  
از واگن ها و کانتینرها ، مقررات استفاده از واگن ها در  
حمل ونقل بین المللی پی.پی.دبلیو (p.p.w)  
مصوب ۱۳۸۷/۲/۲۹ مجلس شورای اسلامی**

ماده واحده- به دولت (راه آهن جمهوری اسلامی ایران) اجازه داده می شود  
به منظور تسهیل و انجام امور مربوط به حمل و نقل بین المللی کالا، عضویت  
مقررات استفاده از واگن ها و کانتینرها، مقررات استفاده از واگن ها در حمل و نقل  
بین المللی پی.پی.دبلیو (p.p.w) را پذیرفته و آیین نامه ها و مقررات تصویبی و  
تعرفه ها و ضوابط مربوط به آنها را اجرا نماید.



## مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی پی.پی.

دبلیو (p.p.w)

### فصل اول: ناوگان واگن‌های مسافری

#### ماده ۱- مقررات عمومی

۱-۱- این مقررات شامل کلیه ناوگان باری و مسافری، بارگنج‌ها (کانتینرها)، تخته‌های حمل‌ونقلی راه‌آهن‌های عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) و همچنین واگن‌های استیجاری یکی از راه‌آهن‌های عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) را که به شخص ثالث جهت حمل‌ونقل بین‌المللی اجاره داده شده است می‌باشد. از این به بعد کلمات «واگن‌های استیجاری» واگن‌های اجاره داده شده را منظور خواهد کرد.

۱-۲- انتقال واگن‌های راه‌آهن یک کشور به راه‌آهن کشور دیگر می‌تواند با عرض خط مساوی و یا نامساوی انجام پذیرد. انتقال واگن‌ها با عرض خط متفاوت به‌نحو زیر انجام می‌پذیرد.

۱-۲-۱- بدون تعویض بوژی با عرض خط راه‌آهن کشور تحویل‌دهنده وقتی که مقصد فقط ایستگاه مرزی راه‌آهن کشور همسایه می‌باشد.

۱-۲-۲- با تعویض بوژی وقتی که بوژی‌های واگن‌ها عوض می‌شود، بوژی‌ها به گیرنده و فرستنده و یا راه‌آهن مالک پس داده می‌شود. در مورد نحوه واگذاری و برگرداندن بوژی‌ها طرفهای گیرنده، فرستنده و یا راه‌آهن مالک به توافق می‌رسد.

۱-۲-۳- در موارد به‌کارگیری محورهای انعطاف پذیر (قابل افزایش در عرض) طرف‌های ذی‌نفع درمورد شرایط سیر این‌گونه واگن‌ها توافق‌نامه تهیه می‌کنند.

۱-۳- تعویض بوژی با توافق ادارات مرکزی هر دو راه‌آهن در ایستگاه‌های مرزی و یا محل‌های اختصاصی که دارای تجهیزات مربوطه می‌باشد انجام می‌پذیرد.

۱-۴- تعویض بوژی واگن‌های استیجاری به‌طور معمول توسط راه‌آهن

تعویض‌کننده با شرط داشتن توافق‌نامه با موجر و یا راه‌آهن مالک انجام می‌گیرد. جابه‌جایی واگن استیجاری با بوژی‌های مستاجر و یا راه‌آهن گیرنده با شرط داشتن توافق‌نامه بین راه‌آهن تعویض‌کننده، موجر و یا گیرنده امکان‌پذیر است. کرایه استفاده از بوژی‌ها توسط موجر واگن و یا گیرنده بار بعد از امضای قرارداد فی‌مابین پرداخت می‌شود. به دستور موجر و راه‌آهن دارنده نمایندگان آنها این قرارداد را تنظیم می‌کنند.

۱-۵- اگر راه‌آهن‌های اعضای قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) یکی به دیگری واگن‌ها را تحویل دهد که راه‌آهن گیرنده توافق‌نامه‌ای با راه‌آهن مالک نداشته باشد کرایه، خسارت‌های وارده بر واگن و گم شدن آن را راه‌آهن گیرنده به راه‌آهن فرستنده به فرانک سوئیس مطابق قرارداد بین راه‌آهن فرستنده و راه‌آهن مالک پرداخت می‌کند. این مقررات شامل بارگنج‌ها (کانتینرها)، تخته‌ها و وسایل حمل‌ونقلی دیگر نیز می‌شود.

۱-۶- در موارد تحویل واگن‌ها، بارگنج‌ها (کانتینرها)، تخته‌ها (پالت‌ها) و وسایل حمل‌ونقلی دیگر که متعلق به اعضای قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) باشد به راه‌آهن‌هایی که عضو این قرارداد نمی‌باشند برای بارگیری مجدد، تعویض آدرس گیرنده این مقررات فقط تا آخرین ایستگاه مرزی راه‌آهن عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) که بارگیری مجدد و تعویض آدرس می‌کند قوت دارد. در موارد زیر این مقررات شامل واگن‌ها، بارگنج‌ها (کانتینرها) و وسایل حمل‌ونقل اعضای قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) نمی‌باشد:

۱-۶-۱- بارگیری واگن و یا بارگنج (کانتینر) به راه‌آهنی که عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) نمی‌باشد.

۱-۶-۲- برای سیر واگن و یا بارگنج (کانتینر) از یک راه‌آهن عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) به راه‌آهن دیگر عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) که

از راه‌آهن غیر عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) عبوری (ترانزیتی) عبور می‌نماید.

۱-۶-۳- در کل مسیر واگن‌های باردار و خالی و یا بارگنج‌ها (کانتینرها) در برگشت به راه‌آهن مالک که از راه‌آهن غیر عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) می‌گذرد.

۱-۶-۴- در موارد وجود قرارداد دیگر بین راه‌آهن‌های عضو قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و).

۱-۷- کلیه محاسبات منتج از این مقررات، نظم و زمان‌بندی آنها بر مبنای «مقررات محاسبه حمل‌ونقل مسافر و بار در ارتباطات بین‌المللی» انجام می‌پذیرد. محاسبات را می‌توان بر مبنای قراردادهای امضا شده بین راه‌آهن‌های مختلف نیز انجام داد.

۱-۸- راه‌آهن‌های مختلف اعضای قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) می‌تواند بین خود توافق‌نامه‌های جداگانه‌ای جهت استفاده مشترک از واگن‌ها، بارگنج‌ها (کانتینرها)، تخته‌ها و وسایل حمل‌ونقل و همچنین تأسیس انبارهای قطعات یدکی واگن‌ها داشته باشد، به شرط این که قراردادهای مذکور ضد منافع دیگر اعضا قرارداد مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) نباشد.

۱-۹- مسائل مربوط به تغییرات و اضافات مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) به‌جز مسائل مالی در جلسات کمیسیون بهره‌برداری اعضاء سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (ا.ا.س.جی.دی) هماهنگ و تصویب می‌شود.

مسائل ملی در کنفرانس مدیران راه‌آهن‌های سازمان همکاری راه‌آهن‌ها تصویب می‌شود.

## ماده ۲- شرایط به‌کارگیری واگن‌ها

۱-۲- برای حمل‌ونقل بین‌المللی، واگن‌های سالم که با شرایط فنی پیوست شماره یک مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) انطباق دارد مجاز می‌باشد. در حمل‌ونقل همراه با تعویض وسیله نقلیه، تنها واگن‌های

منطبق با ابعاد قطار راه‌آهن تحویل‌دهنده پذیرفته می‌شود. در موارد سیر در راه‌آهن جمهوری سوسیالیستی ویتنام و راه‌آهن‌هایی که دارای عرض خط (۱۰۰۰) میلی‌متر می‌باشد و راه‌آهن جمهوری خلق چین واگن‌های به‌کارگرفته شده باید شرایط فنی خاص دیگری نیز داشته باشد که بین طرفین مربوطه توافق می‌گردد.

۲-۲- بارگذاری روی محور واگن‌ها نباید بیش از اندازه‌های مجاز در راه‌آهن‌های مسیر حرکت آنها باشد. (رجوع به پاراگراف ۱۴ فقره ۳۰۱۴)

۲-۳- واگن‌هایی که در حمل‌ونقل بین‌المللی استفاده می‌گردد باید دارای بوژی باشد. شاسی، اتاق بار و بدنه واگن باید سازه‌های یکپارچه فلزی باشد. در واگن‌های راه‌آهن جمهوری سوسیالیستی ویتنام که بر روی خطی با عرض (۱۰۰۰) میلی‌متر حرکت می‌کند بدنه و شاسی می‌تواند غیر فلزی باشد.

۲-۴- جهت واگن‌های صندلی‌دار و همچنین واگن‌های خواب به‌جز واگن‌های ترکیبی و واگن رستوران‌های صندلی‌دار کوپه‌های افراد سیگاری و غیرسیگاری‌ها مطابق با درجه واگن باید مجزا باشد.

(رجوع به پیوست شماره ۴۷ مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ)(پ) و (۱))

۲-۵- به خاطر رزرو جا در واگن‌های (ترکیبی) دارای صندلی و تخت‌خواب‌دار بر روی هر جایگاه اتیکت با شماره مربوطه نوشته شود. جایگاه‌ها مطابق پیوست ۴۴ مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) شماره‌گذاری می‌شود.

### ماده ۳- نحوه واگذاری واگن‌ها

۳-۱- تعداد و نحوه واگذاری واگن‌ها جهت حمل‌ونقل منظم، شماره مسیرهای واگن‌های جداگانه، سرعت موردنظر، حداقل نسبت ترمز و همچنین تعیین مسیرهایی که واگن‌های ترکیبی با جایگاه‌های نشسته و یا خواب در آن حرکت خواهد نمود و همین‌طور برای برنامه فصلی حرکت قطارهای مسافری در کنفرانس مسئولان ادارات واگن شرکت‌کننده در چهارچوب سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (ا.ا.س.جی.دی) یا توافق‌نامه‌های دوطرفه تعیین می‌گردد.

اطلاعات مربوط به واگن‌ها که در حمل‌ونقل منظم سیر می‌کند باید در «برنامه مسیرهای واگن‌های مسافری حمل‌ونقل بین‌المللی مستقیم» مشخص گردد که به‌وسیله کمیته سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (ا.اس.جی.دی) بر مبنای پیشنهادات راه‌آهن‌ها تنظیم و توافق گردیده و چهارده روز قبل از اجرای برنامه جدید ابلاغ می‌شود.

۲-۳- نحوه واگذاری و تعداد واگن‌ها جهت حمل‌ونقل نامنظم و همچنین واگن‌های اضافی جهت افزایش حجم حمل‌ونقل منظم (۲) برای هر حالت معین توسط طرفین ذی‌نفع تعیین می‌شود.

#### ماده ۴- تحویل واگن‌ها

۴-۱- تحویل واگن‌ها از یک راه‌آهن به راه‌آهن دیگر با شرایط زیر انجام می‌پذیرد :

۴-۱-۱- برای حمل‌ونقل مسافر در خطوط حمل‌ونقلی بدون تعویض قطار - در ایستگاه‌های مرزی تعیین‌شده در موافقت‌نامه‌های مرزی ریلی هر دو طرف. ۴-۱-۲- برای حمل‌ونقل مسافر در خطوط حمل‌ونقلی با تعویض قطار - در ایستگاه‌های مرزی راه‌آهن تحویل‌گیرنده با توافق طرفین تحویل واگن‌ها می‌تواند همچنین در ایستگاه‌های مرزی راه‌آهن تحویل‌دهنده انجام پذیرد.

۴-۲- فقط واگن‌های واجد شرایط فنی مندرج در پیوست شماره (۱) مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) می‌تواند تحویل گردد که از طرف راه‌آهن تحویل‌دهنده بازدید و از لحاظ فنی جهت حمل‌ونقل بین‌المللی قابل قبول شناخته شده باشد. راه‌آهن مالک ورود به کله‌گی واگن مسافری و کله‌گی واگن باری را برای تشخیص وضعیت فنی قطعات آنها که در ایمنی حرکت تأثیر دارد تأمین می‌کند. راه‌آهن مالک باید واگن‌های خالی خود را بدون در نظر گرفتن وضعیت فنی آنها بپذیرد، واگن‌های مذکور در پاراگراف ۱۲ بند (۱-۲-۴) از این قاعده مستثنی می‌باشد. در صورت تحویل واگن آسیب‌دیده (که واجد شرایط مندرج در پیوست (۱) مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) نمی‌باشد به راه‌آهن مالک و یا به راه‌آهن عبور (ترانزیت) جهت بازگرداندن به مالک وضعیت واگن باید مطابق فرم (۱) (پیوست شماره ۲)

مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و)) از طرف راه‌آهن گیرنده صورت جلسه گردد. این صورت جلسه توسط نمایندگان هر دو طرف امضاء می‌شود. این صورت جلسه که به زبان کشور گیرنده تنظیم می‌شود باید ترجمه به زبان چینی یا روسی صورت جلسه از طرف راه‌آهن گیرنده در موارد زیر تنظیم گردد.

۴-۲-۱- به هنگام تحویل به راه‌آهن عبوری (ترانزیت) در سه نسخه که هرکدام از راه‌آهن‌ها یک نسخه دریافت می‌کند نسخه‌های سوم صورت جلسه توسط راه‌آهن گیرنده، جمع آوری می‌گردد و ماهیانه توسط پست به حسابداری راه‌آهن مالک ارسال می‌گردد. (تا پانزدهم ماه آینده)

علاوه بر این راه‌آهنی که در آن آسیب‌دیدگی واگن انجام گرفته باید برچسب مطابق پیوست شماره (۱۵ a, ۱۵ b) و مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) بر روی واگن بزند. مطابق با دستورالعمل شماره ۱۲ مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) این برچسب به زبان کشوری که آسیب‌دیدگی در آن اتفاق افتاده است نوشته می‌شود، لیست خرابی‌ها به زبان چینی و یا روسی اضافه می‌شود.

برچسب را در دوطرف واگن کنارگیره‌های تابلوی عنوان مسیر واگن و در صورتی که امکان پذیر نباشد بر روی تیرک طولی واگن می‌چسبانند. این برچسب تا رسیدن واگن به راه‌آهن مالک آن برداشته نمی‌شود.

۴-۲-۲- در موارد تحویل واگن آسیب‌دیده مستقیماً از راه‌آهن واردکننده آسیب به راه‌آهن مالک صورت جلسه در سه نسخه تنظیم گردیده، دو نسخه آن به راه‌آهن مالک و یک نسخه به راه‌آهن تحویل‌دهنده تحویل می‌شود. صورت جلسه توسط دو طرف امضاء می‌شود و مبنای محاسبات برای راه‌آهن واردکننده آسیب و راه‌آهن مالک می‌گردد. مسئولیت مالی در مقابل لیست خرابی‌ها و آسیب‌ها برعهده راه‌آهن استفاده‌کننده واگن می‌باشد.

صورت جلسه مطابق فرم پیوست (۲) مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) برای واگن‌هایی که در راه‌آهن‌های طرف سوم شرکت می‌کند و برای خرابی‌ها دارای برچسب‌های «M» یا «K» یا «L» مطابق «مقررات

استفاده از واگن‌های مسافری در حمل‌ونقل بین‌المللی»، «آر.آی.سی» (RIC) می‌باشد تنظیم نمی‌گردد.

۳-۴- مدت زمان تحویل واگن‌ها (بدون در نظر داشتن تعداد آنها در قطار) به میزان زیر تعیین شده است:

۱-۳-۴- بدون تعویض بوژی ظرف حداکثر ۳۰ دقیقه

۲-۳-۴- با تعویض بوژی حداکثر ظرف ۶۰ دقیقه

تحویل واگن‌ها از یک راه‌آهن به دیگری با تنظیم اظهارنامه (مطابق پیوست سه مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و)) انجام می‌پذیرد که در چهار نسخه توسط راه‌آهن واگذارکننده نوشته می‌شود، دو نسخه برای هرطرف.

این اظهارنامه‌ها باید شماره‌گذاری پیوسته از اول سال را دارا باشد.

۴-۴- لحظه واگذاری واگن‌ها از زمان تحویل اظهارنامه‌های واگن‌ها به نمایندگان طرف گیرنده حساب می‌شود.

اظهارنامه‌های واگن‌ها قبل از تحویل توسط نمایندگان طرف واگذارکننده امضاء می‌شود.

نمایندگان طرف گیرنده بعد از بازدید و یا بعد از گذشت مدت تعیین شده برای بازدید واگن آنها را امضا می‌کنند.

زمان‌های واگذاری و بازدید واگن‌ها توسط مهرهای تاریخ‌دار طرفین تأیید می‌شود.

از لحظه امضا اظهارنامه‌ها توسط نمایندگان طرف گیرنده واگن‌ها تحویل داده به حساب می‌آید.

۵-۴- به دلایل زیر واگن‌ها قبول نمی‌شوند:

۱-۵-۴- اگر واگن‌ها مطابق شرایط فنی مقررات حاضر نباشند (به پاراگراف

(۴) بند ۴-۲ مراجعه شود).

۲-۵-۴- در موارد قطع حرکت قطارها بین ایستگاه‌های مرزی و عدم امکان استفاده از خط طرف دیگر جهت تحویل، در این حالت طرفهای ذی‌نفع به‌موقع باید از وضعیت مطلع شوند.

۴-۵-۳- در شرایطی که مدیریت‌های راه‌آهن‌ها قبول واگن را منع کرده در این مورد طرف‌های ذی‌نفع را باید به‌موقع مطلع نمایند.

۴-۵-۴- در موارد عبور واگن‌ها از منطقه‌ای که در آنها قرنطینه طبی به خاطر امراض واگیر و مسری وجود دارد و هیچ‌گونه تأییدیه در مورد ضدعفونی شدن واگن‌ها کسب نشده باشد.

۴-۵-۵- در مواردی که راه‌آهن گیرنده اطلاع دارد که از واگن‌ها برای حمل مسافرها با امراض مسری و از واگن‌های اسباب و اثاثیه برای حمل احشام استفاده شده است و ضدعفونی نگردیده است.

۴-۶- برای کلیه حالت‌ها که نمایندگان طرف گیرنده از تحویل واگن خودداری می‌کنند صورت‌جلسه مطابق فرم پیوست (۱۱) با اشاره به دلایل عدم قبول واگن‌ها تنظیم می‌کنند که در آن، زمان برگشت واگن‌ها به طرف مقابل را ذکر می‌کنند. واگن‌های رد شده از لیست اظهارنامه حذف شده و در ردیف «ملاحظات»، شماره صورت‌جلسه مطابق پیوست (۱۱) مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) نوشته می‌شود و به علامت «رد شد» ممهور می‌گردد. صورت‌جلسه به زبان کشور راه‌آهن گیرنده با ترجمه به زبان چینی و یا روسی و یا با توافق طرفین به زبان دیگر تنظیم می‌شود.

صورت‌جلسه در دو نسخه نوشته می‌شود که هر طرف یکی از آنها را دریافت می‌کند. واگن‌هایی که رد شده به ایستگاه مرزی راه‌آهن فرستنده با لیست اظهارنامه جدید برگردانده می‌شود و روی لیست کلمه «غیرقبولی‌ها» با اشاره به شماره صورت‌جلسه مربوطه نوشته می‌شود.

۴-۷- واگن‌هایی که مقصد آنها تا اولین ایستگاه مرزی ورودی راه‌آهن دیگر می‌باشد از نظر فنی مورد تحویل قرار نمی‌گیرد. انتقال این واگن‌ها با لیست اظهارنامه پیوست شماره (۳) مقررات استفاده از واگن‌ها در حمل‌ونقل بین‌المللی (پ.پ.و) انجام می‌پذیرد.

#### ماده ۵- شرایط استفاده از واگن‌ها

۵-۱- براساس مقررات حاضر، از لحظه امضای لیست واگن‌ها توسط نمایندگان طرف گیرنده مسئولیت راه‌آهن گیرنده در مقابل واگن‌ها شروع می‌شود.