

ارزیابی مدیریت رویداد تصادف قطار در سمنان

فرزاد پورسعید *

اشاره:

صبح روز جمعه پنجم آذرماه ۱۳۹۵، دو دستگاه قطار مسافربری در ایستگاه هفت خوان بین دامغان و سمنان با هم برخورد کردند و آتش گرفتند که در نتیجه آن ۴۵ نفر کشته و ۱۰۳ نفر زخمی شدند. نوشتار حاضر به ارزیابی نحوه مدیریت این حادثه از منظر معیارهای حرفه‌ای و استانداردهای مطالعات ایمنی عمومی می‌پردازد.

مقدمه

صبح روز جمعه پنجم آذرماه ۱۳۹۵، دو دستگاه قطار مسافربری در ایستگاه هفت خوان بین دامغان و سمنان با هم برخورد کردند و آتش گرفتند که در نتیجه آن ۴۵ نفر کشته و ۱۰۳ نفر زخمی شدند. برخورد قطارهای مسافربری سمنان-مشهد و مشهد-تبریز در ساعت ۷:۴۸ صبح روی داد و در پی آن وزیر راه و شهرسازی از مردم عذرخواهی کرد؛ عباس آخوندی در نامه‌ای به خانواده بازماندگان این حادثه، به ویژه به مردم آذربایجان تسلیت گفت. در این نامه آمده بود: «از آن روی که این اتفاق در حوزه مدیریت تحت نظارت اینجانب واقع شده است، از خانواده‌های داغدار، آسیب‌دیدگان، به ویژه مردم بزرگوار تبریز، اسکو، آذرشهر، مرند، مراغه و خوی که مستقیماً عزیز از دست داده‌اند و یا آسیب دیده‌اند و همچنین تمام مردم ایران که از این حادثه متأثر شده‌اند، پوزش می‌خواهم». علاوه بر این، محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل راه آهن در زمان حادثه نیز در یک برنامه زنده تلویزیونی، ضمن عذرخواهی از مردم استعفا

داد. وی در متن استعفای خود با اشاره به خطای عوامل انسانی گفته بود: «بنده برای عمل کردن به مسئولیت اجتماعی خود ضمن عذرخواهی از مردم شریف ایران به دلیل این حادثه تلخ رسماً از مقام خود استعفا کردم».

گذشته از اینها در ساعت‌های نخستین برخورد قطارها، اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس جمهوری، کمیته‌ای را برای رسیدگی به سانحه قطار مسافربری تبریز-مشهد تشکیل داد و مسئولیت آن را به اکبر ترکان، مشاور رئیس جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد، واگذار کرد. ترکان هم پس از یک بررسی چندروزه، در روز ۱۳ آذرماه، مقصر اصلی برخورد قطارهای مسافربری را متصدی کنترل ایستگاه شاهرود اعلام کرد. او در این خصوص گفت: «... قطار تبریز-مشهد به دلیل خرابی ترمز هشت کیلومتر جلوتر متوقف می‌شود و زمانی که قطار سمنان-مشهد با مجوز مأمور ایستگاه شاهرود حرکت می‌کند، این حادثه دلخراش روی می‌دهد. هیچ عمدی در این سانحه نبوده و خطای حرفه‌ای رخ داده است. در رسیدگی به دلایل بروز این سانحه، چهار گروه مأموران دو قطار تبریز-مشهد و سمنان-مشهد، مأموران کنترل ترافیک شاهرود و مأموران CTC مورد بررسی قرار گرفتند». پس از آن نیز در روز چهاردهم آذرماه، گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از علل وقوع این حادثه، در مجلس قرائت و از صدای جمهوری اسلامی به صورت زنده پخش شد که البته بعداً اعلام شد آنچه قرائت شده، گزیده‌ای از این گزارش بوده و به ویژه فرازی از آن که مبین عدم بروز قصور یا تقصیر یا حتی سوء مدیریت در سطح عالی وزارت راه و شهرسازی بوده، از متن

حذف شده است. همچنین، در پی وقوع این حادثه دلخراش و کشته شدن تعدادی از هم‌وطنان، آیت‌الله آملی لاریجانی، رئیس قوه قضائیه در پیامی خطاب به رئیس کل دادگستری استان سمنان، تأکید کرد: «ضمن عرض تسلیت به بازماندگان این عزیزان و آرزوی شفای عاجل برای مجروحان این حادثه، لازم است سریعاً با تشکیل پرونده، ضمن بررسی علل سانحه، نسبت به برخورد قانونی و سریع با مقصران حادثه اقدام و نتیجه به این جانب گزارش شود. در ضمن، مسئولین اجرایی ذی‌ربط نیز مکلفند در اسرع وقت، ضمن بررسی علل وقوع این سانحه دلخراش نسبت به شناسایی مقصرین حادثه و معرفی آن‌ها به دستگاه قضایی اقدام کنند.» در پاسخ به این فرامین و دستور العمل، قاضی آسیایی، مأمور رسیدگی به این پرونده، از بازداشت سه نفر از عوامل این حادثه در منطقه هفت خوان سمنان خبر داد و اعلام کرد: «پیرو دستور ریاست محترم قوه قضائیه و دادستان محترم کل کشور در رابطه با پیگیری این حادثه، دادستانی با قاطعیت و بدون فوت وقت به این موضوع ورود کرد و شب گذشته با اعطای نیابت از سوی شعبه سوم دادسرای مرکز استان سمنان به دادستان شاهرود دستور شناسایی عوامل و مقصرین این حادثه صادر شد. در جریان رسیدگی به این پرونده سه نفر از عوامل شامل مسئول مرکز کنترل فرماندهی راه آهن شمال شرق کشور که در شاهرود مستقر است، مسئول مرکز کنترل خطوط و مسئول شیفت مرکز کنترل بازداشت شدند.»

بر مبنای این مقدمات، نوشتار حاضر به ارزیابی مدیریت رویداد این سانحه می‌پردازد تا کارگزاران مسئول به ویژه در حوزه صنعت حمل و نقل، بتوانند از آن درس‌هایی برای مدیریت رویدادهای آینده استخراج کنند. مفهوم مدیریت رویداد در حوزه مطالعات ایمنی عمومی^۱، به منزله جایگزینی برای مفهوم مدیریت بحران مطرح شده و به معنای مدیریت بحران به علاوه مدیریت و جبران پیامدهای آن است.

نتایج بررسی‌های کمیته ویژه رسیدگی به سانحه

در روز شنبه ۱۳ آذرماه، اکبر ترکان، مسئول کمیته ویژه بررسی حادثه برخورد دو قطار در استان سمنان، در مقام ارائه گزارش این کمیته اعلام کرد: «بر اساس بررسی‌های انجام‌شده، مقصر اصلی حادثه سمنان مأمور و متصدی سی تی سی (کنترل ترافیک) ایستگاه شاهرود است. بررسی همه جوانب این حادثه نشان می‌دهد علت وقوع حادثه، خارج کردن قطار از حالت کنترل خودکار و تبدیل آن به کنترل دستی بوده است. قطار تبریز- مشهد به دلیل خرابی ترمز، هشت کیلومتر جلوتر متوقف می‌شود و زمانی که قطار سمنان-مشهد با اجازه مأمور در ایستگاه شاهرود حرکت داده می‌شود، این حادثه دلخراش به وقوع می‌پیوندد.»

عمدی در این کار وجود نداشته و خطای حرفه‌ای صورت گرفته است.» وی با بیان اینکه قطار سمنان-مشهد به صورت اتوماتیک در هشت کیلومتری قطار تبریز-مشهد متوقف شده بود، یادآور شد: «مأمورین قطار سمنان-مشهد پس از استعمال از مرکز سی تی سی اجازه می‌یابند سیستم خود را به حال دستی تبدیل و حرکت کنند که به دلیل شیب تند مسیر، سرعت قطار سمنان به ۱۳۲ کیلومتر می‌رسد. لوکوموتیوران هشت ثانیه مانده به برخورد قطار تبریز-مشهد متوجه این قطار می‌شود که ترمز می‌کند، ولی قطار با سرعت ۱۱۸ کیلومتر به قطار تبریز-مشهد برخورد می‌کند. همه کشته‌شدگان متعلق به قطار تبریز-مشهد هستند، چراکه در آن هنگام خواب بودند و قطار سمنان-مشهد تازه حرکت کرده بود و دو واگن جلویی آن نیز خالی بودند و همین باعث ضربه‌گیری شده بود و فوتی نداشتند.» ترکان افزود: «مأمورین کنترل شاهرود-مشهد هم مقصر اصلی سانحه نیستند، ولی تقصیر در مرتبه دوم برای آنان قابل بررسی است. مقصر اصلی مأمور و متصدی سی تی سی تهران-مشهد در ایستگاه شاهرود است که در شیفت جدید (نوبت کاری) وارد محل کار خود می‌شود و به مأمورین ایستگاه قطار سمنان-مشهد می‌گوید که سیستم را از حالت اتوماتیک به حالت دستی بگذارد و حرکت کند.»

بایسته‌های مدیریت رویداد

مدیریت رویداد، چنانکه گفته شد، مفهومی است که اخیراً در چارچوب مدیریت کلان و ساختاری ایمنی عمومی کشورها مطرح شده است. ایمنی عمومی به معنای تأمین و حفاظت از فضاهای عمومی مثل برج‌های تجاری بزرگ یا ورزشگاه‌ها و همچنین، زیرساخت‌های حیاتی زندگی عمومی جامعه مثل زیرساخت عمومی حمل و نقل است. در این چارچوب، تأمین ایمنی عمومی جامعه ملی متضمن سه اصل ساختاری است که عبارتند از اصل هماهنگی (هماهنگی میان‌سازمانی و میان سطوح مختلف کشوری

1. Accident management
2. Public safety

و لشکری که قاعدتاً شورای امنیت کشور یا به اختصار «شاک» متولی آن است، اصل تمرکز (در سطح مدیریت و جمع آوری و تحلیل داده‌ها و اطلاعات) و مدیریت رویداد به جای مدیریت بحران. مدیریت رویداد به معنای آن است که اولاً علاوه بر خود بحران، پیامدهای بحران نیز موضوع مدیریت قرار گیرند و ثانیاً پیش‌گیری از وقوع بحران به همان میزان مدیریت بحران مورد اهتمام قرار داشته باشد. این امر از آن روست که آنچه غالباً در سوانح عمومی و در حوزه امنیت داخلی کشور، در معرض آسیب قرار دارد، علاوه بر خسارت‌های جانی و مادی، روحیه ملی جامعه است. روحیه ملی نیز در این چارچوب مفهومی عبارت است از اعتماد و اطمینان عمومی به نهادهای حکومتی و شیوه زندگی جمعی جامعه و بر همین اساس، یکی از معیارهای تدوین استراتژی ایمنی عمومی هر کشوری، تطابق آن با عادات و خلق و خوی ملی و اهتمام آن به روحیه ملی است. این استراتژی غالباً در چارچوب یک لایه‌بندی سه‌گانه تدوین می‌شود که لایه‌های آن در تقسیم‌بندی کلان عبارتند از پیشگیری، حفاظت و واکنش. در عین حال، این لایه‌بندی با توجه به مفاهیمی همچون ایمنی، روحیه ملی و مدیریت رویداد، می‌تواند معیارهای مناسبی برای ارزیابی نحوه مدیریت سوانح ملی در هر جامعه‌ای باشند. بر این اساس و متناسب با رویداد تصادف قطار در سمنان، در گزارش حاضر، به چهار معیار مشخص، یعنی ترویج و پرورش فرهنگ ایمنی، ارزش زمان در مدیریت بحران، قانون‌گرایی در تعیین علل و عوامل و لزوم احیای سرمایه اجتماعی، اشاره می‌کنیم.

۱. ترویج و پرورش فرهنگ ایمنی

بسیاری از حوادث و رویدادهای فاجعه‌آمیز، به دلیل عوامل پیچیده چندگانه‌ای که از سپرهای دفاعی و لایه‌های حفاظتی سیستم عبور کرده یا آن‌ها را خنثی می‌کنند، به وقوع می‌پیوندند. در بسیاری موارد، دیده شده که سوانح به دلیل

واکنش و تصمیم ناقص اپراتورها در مواجهه‌شدن با تحولات ناآشنا و ناشناخته روی داده است. عکس‌العمل یا واکنش اپراتور در این شرایط کاملاً وابسته و متأثر از نحوه پاسخ‌دهی وی در شرایط کاری عادی است. رفتار اپراتور متأثر از تصمیماتی است که دانسته و خودآگاهانه از سوی برنامه‌ریزان و مدیران اتخاذ شده است. بنابراین، خطاها و پیامدهای آن حوادث، در حالت کلی، معلول و اثر عوامل بسیاری است؛ از جمله طراحی ضعیف ایستگاه کاری، محیط کاری نامتوازن، فرایند بهره‌برداری پیچیده، شرایط ناامن کاری، تعمیر و نگهداری ناقص و نامناسب، اولویت‌دادن بیش از حد به تولید یا محصول، آموزش ناکارآمد، سیستم مدیریتی غیرپاسخ‌گو یا منفعل، برنامه‌ریزی ضعیف و در نهایت، فقر یا نارسایی فرهنگی ایمنی در سازمان. بنابراین، وجود سیستم مدیریت ایمنی به تنهایی کافی نیست. در عوض، فرایند حصول ایمنی باید از سوی مدیریت حمایت شود که در چارچوب فرهنگ ایمنی معنا می‌یابد. مجموعه باورها، اولویت‌ها و از همه مهم‌تر نحوه رفتار مدیریت در این خصوص، فرهنگ سازمان را که شامل فرهنگ ایمنی هم می‌شود، شکل می‌دهد. طبق بسیاری از پژوهش‌ها، در طول بررسی هر رویداد یا سانحه باید بدانیم که «خطاها» معمولاً به عنوان «معلول» محسوب می‌شوند و نه «علت» اصلی. در واقع، اپراتورهای سیستم مسبب اصلی در بروز فاجعه نیستند، بلکه وارث نواقص سیستم ناشی از طراحی ضعیف، نصب و راه‌اندازی نادرست، بهره‌برداری اشتباه و تصمیم‌گیری‌های نامناسب هستند. نقش این افراد در حقیقت اضافه‌کردن آخرین حلقه به این فرایند است.

این‌گونه رویدادها، به ویژه حوادث راه آهن را می‌توان تا حدودی مرتبط با عدم تطابق رابطه انسان و ماشین، یا انسان و کار (وظایف) دانست که شامل خطاهای طراحی یا خطاهای ناشی از عملکرد سیستم هستند؛ عواملی مانند نامناسب بودن فضای کار و نواقص در طراحی ایستگاه‌های کاری لوکوموتیوران یا مسئول کنترل ترافیک خط، سیگنال‌های هشداردهنده ناکافی یا گیج‌کننده، کم بودن تعداد یا نور چراغ‌های هشداردهنده، نبود سیستم‌های اعلام خطر یا قابل اطمینان نبودن آن‌ها به واسطه هشدارهای کاذب متوالی. سیستم‌های هشداردهنده با طراحی ضعیف باعث خطا در تصمیم‌گیری لوکوموتیوران و مسئول کنترل ترافیک خط شده و هنگامی که عواملی مانند بی‌توجهی، خستگی مفرط، حواس‌پرتی و اختلالات دارویی هم مزید بر علت شود، بستر ساز سوانح فاجعه‌بار می‌گردد. گاهی بی‌توجهی مستمر به نواقص سیستم، از علل حوادث است. با این حال، در بسیاری از موارد اپراتورها برای آنکه بتوانند کارشان را انجام دهند، رویه‌ها (دستورالعمل) استاندارد کاری را نادیده می‌گیرند یا آن را کنار می‌گذارند. زیرا این رویه‌ها به روز نیستند، با شرایط کاری سازگار



نبوده، نیازمند اصلاحات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری هستند یا به زبان ساده‌تر، بیش از حد پیچیده و دست‌وپاگیرند. در ادبیات فنی از عبارت «عادی‌سازی یا عادی‌شدن انحرافات» برای نام‌بردن از این شرایط خطرناک استفاده می‌شود.

بر این اساس، بسیاری از این نواقص و عواملی که سرانجام باعث خطای انسانی یا حادثه در سیستم‌های پیشرفته می‌شوند، ریشه در فرهنگ ایمنی آن سیستم دارند. برخی از پژوهش‌گران و متخصصان، فرهنگ ایمنی را به عنوان سنگ بنا و شالوده اصلی اقدامات ایمن‌سازی و پیش‌گیرانه در هر نوع سیستم می‌دانند. از این رو، می‌توان فرهنگ ایمنی را به مثابه زیربنای ایمنی کل هر سیستم حمل و نقل از جمله راه آهن به شمار آورد. ترویج و پرورش این فرهنگ در حیطه وظایف مدیران است و تأثیرات آن در تمام سیستم حمل و نقل گسترش می‌یابد. بنابراین، فرهنگ ایمنی ضعیف باعث از بین رفتن لایه‌های حفاظتی سیستم شده و خوب یا بد بر تمام اجزای سیستم تأثیر می‌گذارد. فرهنگ ایمنی موضوعی فراتر از قوانین ویژه و پیروی کورکورانه از دستورالعمل‌های کاری است. به بیان دیگر، فرهنگ ایمنی یعنی جانداختن تدریجی نگرش سیستماتیک و نوعی عملکرد در افراد و سازمان، به گونه‌ای که دغدغه‌های موجود در خصوص ایمنی، فعالانه و پیشاپیش شناسایی و حل و فصل و با آن‌ها به عنوان موضوعاتی حیاتی و با اولویت بالا برخورد شود. سیستمی که فرهنگ ایمنی مطمئن و مستحکمی دارد، برای ایمنی همان قدر اهمیت و اولویت قائل می‌شود که برای امور مالی و اداری.

۲. ارزش زمان در مدیریت بحران

یکی از اصول اولیه در مدیریت بحران سوانح ملی، توجه به حیاتی بودن زمان به ویژه در رسیدگی به آسیب‌دیده‌گان است. در واقع، چنانچه در ساعات طلایی، یعنی یکی دو ساعت پس از وقوع سانحه، امدادگران بتوانند خود را به صحنه رسانده و به نجات آسیب‌دیده‌گان پردازند، از میزان تلفات و خسارات سانحه به شدت کاسته می‌شود و در غیر این صورت، ابعاد فاجعه گسترش خواهد یافت. این ویژگی، یکی از مهم‌ترین مسائل رویداد تصادف قطار در سمنان نیز بوده است. در واقع، بخشی از قربانیان این حادثه بر اثر سوختگی شدید ناشی از آتش‌سوزی جان سپردند و بنا بر گزارش سانحه این آتش‌سوزی حدود شش ساعت ادامه داشته است. البته در این مورد، عوامل طبیعی، مانع مهمی برای مدیریت بهنگام سانحه بوده است. به گفته مسئولین این حوزه، شرایط سختی در محل وقوع حادثه که منطقه‌ای مرزی میان شاهرود و دامغان است وجود داشته است. تیم‌های اورژانس و هلال احمر وقتی به محل حادثه رسیده‌اند، شعله‌های حریق را مشاهده کردند و آتش خود مانع

مهمی بود که در مسیر نجات مصدومان احتمالی وجود داشت؛ اما خودروهایی آتش‌نشانی هنوز به محل نرسیده بودند. یحیایی، معاون امداد و نجات استان سمنان، درباره دلیل این تأخیر گفته است که «با توجه به بارش برف و یخبندان و دسترسی سخت به محل، عوامل آتش‌نشانی با تأخیر رسیدند. امدادگران یاری‌رسانی به حادثه‌دیده‌گان را به کندی پیش بردند تا اینکه آتش‌نشانان نیز از راه رسیدند و عملیات اطفای حریق آغاز شد که این کار بیش از شش ساعت به طول انجامید.»

۳. قانون‌گرایی در تعیین علل و عوامل

یکی از اصول مدیریت رویداد سوانح، هر قدر هم که ابعاد سانحه وسیع و ملی باشد، پیروی از قوانین و دستورالعمل‌ها و رویه‌های وضع شده در رسیدگی به علل و عوامل حادثه است. در این مورد نیز دستور مقامات عالی اجرایی و قضایی در پیدا کردن مقصران و برخورد قضایی با آن‌ها و در نهایت، بازداشت سه نفر از پرسنل راه آهن و لوکوموتیوران را می‌توان درافتادن در نوعی روال و فرایند فراقانونی و غیرحرفه‌ای دانست که آسیب آن کم نیست. در یک فرایند حرفه‌ای و قانونی، مناسب‌تر آن بود که مطابق قانون، کمیسیون سوانح ملی کشور تشکیل و به بررسی علل و عوامل این واقعه بر مبنای استانداردهای تعریف شده می‌پرداخت و سپس، بر اساس گزارش این کمیته مراجع قضایی و اجرایی تصمیمات لازم را اتخاذ می‌کردند. در واقع، دلیل بررسی سوانح، صرفاً کشف عوامل برای پیش‌گیری از سوانح بعدی است نه صرف یافتن مقصر و برخورد‌های حاد قضایی. برای مثال در ماده ۲ آیین‌نامه بررسی سوانح هوایی مصوب سال ۱۳۹۱ آمده است که «هدف از بررسی سوانح و حوادث هوایی صرفاً پیش‌گیری از وقوع سوانح و حوادث مشابه است و منظور از این اقدامات سرزنش و یا مقصر شناختن اشخاص نیست». قطعاً هیچ یک از فعالان بخش حمل و نقل تمایل



۴. لزوم احیای سرمایه اجتماعی

یکی از مهمترین موارد در چارچوب مدیریت پیامدهای بحران، احیای روحیه ملی آسیب‌دیده و بازگرداندن اعتماد و اطمینان عمومی به مجموعه مدیریت حکومتی و نظامات مدیریتی حرفه‌ای کشور است. در این خصوص، به نظر می‌رسد بیانیه‌ها و عذرخواهی وزیر محترم راه و شهرسازی و به ویژه استعفای مدیر عامل راه آهن کشور، بسیار کلیدی و مهم بود و می‌تواند نمونه و سرمشق مناسب و درستی از مسئولیت‌پذیری حرفه‌ای در راستای احیای سرمایه اجتماعی در بعد ملی به شمار آید که شایسته تقدیر است. آخوندی در بیانیه عذرخواهی خود از ادبیاتی استفاده نمود که در مدیریت کلان کشور در این سطح، کمتر سابقه داشت و از این رو می‌تواند به عنوان الگو موضوع مطالعه قرار گیرد: «از آن روی که این اتفاق در حوزه مدیریت تحت نظارت اینجانب واقع شده است از خانواده‌های داغدار، آسیب‌دیده‌گان به ویژه مردم بزرگوار تبریز، اسکو، آذرشهر، مرند، مراغه و خوی که مستقیماً عزیز از دست داده‌اند و یا آسیب دیده‌اند و هم‌چنین تمام مردم ایران که از این حادثه متأثر شده‌اند، پوزش می‌خواهم. عزیزان، اینجانب پس از دریافت خبر حادثه تمام وجهه همت و توان خود را به کار بردم تا به کمک آسیب‌دیده‌گان بشتابم. لذا، ضمن دستور تشکیل فوری کمیسیون عالی سوانح راه آهن، مدیر عامل شرکت راه آهن را به منطقه اعزام و خودم نیز بلافاصله به سمت سمنان حرکت کردم. در ستاد مدیریت بحران استان سمنان شرکت نمودم و تمام گزارش‌های نهادهای امدادی را دریافت کردم و برای عیادت معرواحان عازم بیمارستان شدم. طبیعی است که در این لحظات تمام مردم ایران نگران حادثه بودند و خانواده‌های مسافران با نگرانی بیشتری موضوع را پی‌گیری می‌کردند. لذا در جمع خبرنگاران حاضر شدم و اطلاعاتی را که تا آن لحظه به دست آورده بودم، در اختیار مردم عزیز گذاشتم. اینک مطلع شده‌ام که بخشی از این پاسخ ایجاد ابهام کرده است، اجازه بدهید اگر نقضی در بیان من در آن شرایط سخت بوده و موجبات آزرده‌گی کسانی را فراهم ساخته است، از این بابت نیز از تک‌تک آنان پوزش بخواهم. من با تمام وجود در خدمت شما مردم غیور و شریف آذربایجان و ایران عزیز هستم.» محسن پورسید آقایی، مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز با حضور در رسانه ملی، رسماً از مردم بابت حادثه تلخ تصادف در قطار سمنان- مشهد عذرخواهی کرده و از تقدیم استعفایش به وزیر راه و شهرسازی خبر داد. این استعفا نیز در تاریخ مدیریت جمهوری اسلامی در این سطح کم‌نظیر و شاید بی‌نظیر است و نشان از مسئولیت‌پذیری اجتماعی وی در برابر افکار عمومی جامعه است که می‌تواند کمک شایانی به ترمیم روحیه ملی کند.

در عین حال، بخشی از احیای سرمایه اجتماعی در این حوزه مربوط به مدیریت رسانه‌ای افکار عمومی است که با توجه به شواهد موجود،

ندارند که مسبب سانحه‌ای باشند و چه بسا رونق فعالیت‌شان در نبود سانحه به مراتب بیشتر است. بنابراین، با این فرض که این سانحه عمدی نباشد، دو عامل می‌تواند سبب سانحه شود:

یک. در نتیجه وقوع خطا در سیستم ماشین یا از سوی انسان. برابر ماده ۲۹۵ قانون مجازات اسلامی در بین خطاها، صرفاً «خطای محض» مصداق عمل مجرمانه بوده و قابل مجازات شناخته شده و اثبات این مدعا نیاز به تحلیل و تفسیر صاحب‌نظران حقوقی دارد. بنابراین به نظر می‌رسد ورود سریع و اولیه دستگاه قضایی در این گونه موارد ضرورتی ندارد.

دو. در نتیجه تخلف از مقررات. این عمل قطعاً مجرمانه بوده و برابر «ماده ۴ آیین‌نامه اجرائی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن مصوب ۱۳۸۶» پس از تشخیص در «کمیسیون‌های بررسی سوانح» به هیئت‌های تخلفات اداری» برای تعیین و اجرای مجازات اعلام می‌شود. همچنین در صورت طرح موضوع در محاکم قضایی برابر «تبصره ۲ از ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴»، نتیجه کمیسیون بررسی سوانح، ملاک عمل قرار می‌گیرد. بنابراین، انتظار این بود که برابر ماده ۲ و ۵ آیین‌نامه اجرائی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن مصوب ۱۳۸۶، اجازه می‌دادند موضوع در «کمیسیون سوانح ناحیه» و «کمیسیون سوانح عالی» بررسی و نتیجه آن به طور واضح در اختیار عموم قرار می‌گرفت. برخوردهای غیر حرفه‌ای می‌تواند در مواقع اضطراری مانع اتخاذ تصمیم صحیح از سوی خلبان، لوکوموتوران و مانند آن‌ها شود و با ایجاد دغدغه فکری، باعث به‌خطر افتادن امنیت شغلی همکاران آن افراد شده و یا با ایجاد نارضایتی شغلی موجب کاهش دقت و کارایی آن‌ها شود. همچنان که می‌تواند باعث مخفی کردن خطاهای احتمالی از سوی پرسنل فنی یا عملیاتی شده و با مخفی‌ماندن خطاها، حلقه‌های زنجیره سوانح را تکمیل کرده و سبب تکرار سوانح شود.

به نظر می‌رسد رسانه ملی کارنامه مناسبی در این مورد نداشته است. در این خصوص، در روز شنبه ۲۷ آذرماه، عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، با ارسال نامه‌ای به رئیس سازمان صدا و سیما، نسبت به نحوه پوشش سانحه قطار توسط این رسانه لب به گلایه گشود. وی در این نامه، نسبت به انتشار اخبار دروغ، تحریف شده و جریان‌ساز علیه وزارت راه و شهرسازی گلایه کرد. در نامه وزیر راه و شهرسازی که رونوشت آن برای سران قوای مجریه و مقننه ارسال شده، آمده است: «چهارشنبه ۱۳۹۵/۹/۲۴ شهروندان به وضوح دیدند و شنیدند که به مدت ۱۰ ساعت در تمام بسته‌های خبری صدا و سیما و در زیرنویس‌های خبری و مشخصاً شبکه خبر اخبار دروغ، تحریف شده و جریان‌سازی علیه وزارت راه و شهرسازی جریان داشت. وقتی رسانه ملی یک خبر رسمی را که ناظر بر رابطه قانونی بین مجلس و دولت است، این گونه تحریف می‌کند، چگونه می‌توان انتظار داشت که مردم به دیگر خبرهای شما اعتماد کنند... مسئله محوری مسئولیت‌های قانونی، موازین اخلاقی و اصول حرفه‌ای در نشر اخبار رسمی است. وقتی حادثه‌ای تلخ در کشور رخ می‌دهد، مردمی به سوگ می‌نشینند و احساسات و عواطف عمومی جریحه‌دار می‌شود، آیا رسانه ملی جز ایجاد آرامش، حفظ وحدت ملی و در عین حال موشکافی حادثه از طریق پرداختن به مسائل فنی و قانونی و از طریق مجاری تخصصی و کارشناسی وظیفه دیگری دارد؟ مگر به حکم قانون، کمیسیون عالی سوانح مرجع رسمی و قانونی این اظهار نظر نیست؟ تنظیم کنندگان از این موضوع مطلع بودند و می‌دانستند که مرجع قانونی اظهار نظر کمیسیون مذکور است و اعلام نظر به نام مجلس شورای اسلامی نیازمند رأی‌گیری از نمایندگان محترم است و آنچه از سوی رئیس جلسه اعلام شد، صرفاً یک اظهار نظر شخصی بود. این نحوه اطلاع‌رسانی که مسائل اصلی را کنار می‌گذارد و صرفاً مسائل حاشیه‌ای را در کانون خبری قرار می‌دهد، در عرف رسانه کاری غیر حرفه‌ای و غیر اخلاقی است. این روش، چه کمکی به فهم حقیقت، شناخت اشکالات و تنگناهای ساختاری و رفتاری یا درس‌آموزی از حوادث برای جلوگیری از تکرار آنها می‌کند؟». در واقع، چهارشنبه ۲۴ آذر گزارش کمیسیون عمران مجلس درباره سانحه تصادم قطارها در استان سمنان در صحن علنی مجلس به گونه‌ای ناقص قرائت شد. نمونه مهم‌ترین بخش‌هایی که از گوش نماینده‌ها و مردم پنهان ماند، این جمله محوری است: «وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی به دلیل مسئولیتی که در اداره کلان و کنترل و هدایت سیستم به سمت اهداف عالی حمل و نقل داشته و در کنترل لحظه‌ای رفتارهای انسانی و سیستمی پایین دست و عوامل نهایی منجر به سانحه، نقش آفرین بوده و عوامل ناشی از اشکالات ساختاری

و نتیجه چندین دوره مدیریتی و عملکرد سال‌های متمادی ساختار زمینه‌ساز بروز سانحه بوده است». جالب آنکه این گزارش ناقص که صدیف بدری، سخنگوی کمیسیون عمران در این جلسه خواند، ساعت‌ها بر خروجی همه خبرگزاری‌ها و رسانه‌های کشور باقی ماند.

نتیجه‌گیری

تعداد بالای کشته‌شدگان در حادثه راه آهن سمنان، آن را تبدیل به نوعی تراژدی ملی در ایران کرده است. بنابراین، بررسی و ارزیابی نحوه مدیریت آن نیز باید متناسب با اهمیت و اثر آن بر روحیه ملی ایرانیان باشد و نهایت سعی و کوشش در این خصوص انجام شود. یکی از درس‌های حادثه فوق، این است که فرایند بررسی این قبیل سوانح باید در فضایی مطلقاً مستقل از فشارها و اعمال نفوذها و جناح‌گرایی‌ها صورت گیرد و در این خصوص باید از روش‌های استاندارد بین‌المللی، بر اساس موازین علمی استفاده شود. در عین حال، مدیریت کشور می‌بایست با گرفتن درس عبرت از حادثه تلخ راه آهن سمنان، تغییر مثنی اساسی در راستای حل و بهبود همه مشکلات و مسائل ایمنی صنایع حمل و نقل در مدیریت ایمنی و ترویج فرهنگ ایمنی در کشور بدهد. این تغییر باید تمام مکانیسم‌های اجرایی در بخش‌های مهندسی و اداری را در بر گیرد. یکی از مهم‌ترین اقداماتی که در این راستا می‌تواند عملیاتی شود، تشکیل نهادی همچون هیئت ملی ایمنی حمل و نقل برای بررسی مستقل و علمی سوانح این صنایع در ایران است که شرح وظایف، نحوه عملکرد و بحث راجع به ساختار سازمانی آن می‌تواند موضوع پژوهش‌های بعدی باشد.

