

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات ۳۴۱ - ۳۴۱

ارکان تحمیل مسئولیت مدنی به واسطه سوانح ریلی و نهادها و اشخاص مسئول در قبال آن

اسماعیل کمالی^۱

اکبر بشیری^۲

اباست پورمحمد^۳

چکیده

در ذیل نظام و ساختار حاکم بر مسئولیت مدنی، بخشی از تحمیل مسئولیت همواره به واسطه بروز سوانح و حوادث انجام می‌گیرد که به طور اختصاصی، توجه این پژوهش به ارکان تحمیل مسئولیت مدنی ناشی از سوانح و حوادث ریلی و نهادها و اشخاص مسئول در قبال آن متمرکز است. اساساً در این تحقیق که به روش توصیفی - تحلیلی تهیه و تنظیم شده است پرسش و هدف اصلی بررسی این موضوع بوده است که در صورت رخداد سانحه در شبکه حمل و نقل ریلی کشور، مسئولیت مدنی و جبران خسارت بر عهده چه نهاد و اشخاصی خواهد بود. در این خصوص نتایج و یافته‌های تحقیق موید این مطلب است که ارکان تحمیل مسئولیت مدنی با ارتکاب فعل منجر به سانحه ریلی، ورود ضرر ناشی از سانحه ریلی و نهایتاً رابطه سببیت بین وقوع فعل زیانبار با ورود ضرر در سانحه ریلی محقق می‌شود و حسب مورد مسئولیت بر دولت یا وزارت راه، شرکت‌های خصوصی، متصدی حمل و نقل یا اشخاص خاطی تحمیل خواهد شد.

واژگان کلیدی

راه آهن، حمل و نقل ریلی، سوانح ریلی، مسئولیت مدنی سوانح ریلی، ارکان مسئولیت مدنی، نهادها و اشخاص مسئولی در قبال سوانح ریلی.

۱. دانشجوی دکتری، گروه حقوق خصوصی، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران.

Email: Esmail.kamli@iau.ac.ir

۲. استادیار، گروه حقوق تجارت بین الملل، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران. (نویسنده مسئول)

Email: bashiri@iau.ac.ir

۳. استادیار، گروه حقوق، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران.

Email: Abasat_pormohammad@iau-maragheh.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۱/۱۷ پذیرش نهایی: ۱۴۰۴/۲/۱۳

طرح مسأله

مسئولیت مدنی عبارت است از الزام شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد کرده است و زمانی به وجود می‌آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه بزند و در اثر آن زبانی به او وارد آورد، فرقی نمی‌کند عملی که موجب زیان شده است جرم باشد یا شبه جرم، در هر موردی که شخص موظف به جبران خسارت دیگری است گفته می‌شود که این فرد مسئولیت مدنی دارد و ضامن است. این قاعده منطقی و عادلانه از گذشته تاکنون وجود داشته که «هر کس به دیگری ضرر بزند باید آن را جبران کند، مگر در مواردی اضرار به غیر که به حکم قانون باشد یا ضرری که به شخص وارد آمده است ناروا و نامتعارف جلوه نکند» این قاعده نظیر همان چیزی است که در فقه تحت عنوان «من تلف مال الغير فهو لهو ضامن» ذکر شده است. به عبارت دیگر تعهد و الزامی که شخص به جبران زیان وارده به دیگری دارد اعم از اینکه زیان مذکور بر اثر عمل شخص مسئول یا عمل شخص وابسته به او ناشی از اشیاء و اموال تحت مالکیت یا تصرف او باشد. از زمانی که وسایل نقلیه زمینی به عنوان یک اختراع مهم در زندگی بشر جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده، پیشرفت و تکامل هر روزه این صنعت از نظر کمی و کیفی به سرعت در دنیا گسترش یافته و علاوه بر اینکه موجب تسریع در حمل و نقل کالا و مسافر در سطوح مختلف شده به مرور زمان به ابزاری لازم الوجود در بخش‌های اقتصادی، فرهنگی، ورزشی و غیره تبدیل شده است. از طرفی با گسترش و توسعه این صنعت و افزایش روز افزون تعداد و سرعت وسایط نقلیه هر روزه شاهد موارد بی شماری از حوادث، سوانح و تصادفات خودروئی و ریلی هستیم.

حمل و نقل، انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. انسان از دیرباز برای حمل و نقل کالاها و مسافر از وسایل نقلیه گوناگون استفاده می‌کرده است. صنعت حمل و نقل مشتمل بر چندین بخش است که یک بخش آن شامل خطوط راه آهن می‌شود. از بین این بخش‌های مختلف صنعت، خطوط ریلی از اهمیت و مزایای زیادی برخوردار است، از جمله: کمتر وارد شدن صدمه به مسافران و کالاها، مصرف سوخت کمتر، هزینه مناسب تر. به طور کلی می‌توان گفت: دنیای پیوسته کنونی همه را به گونه‌ای در مسیر خود میبرد، هیاهوی اتومبیل و رانندگی و حمل و نقل سرانجام به کشور ما نیز رخنه کرد و بیش و کم همان نیازهای جوامع صنعتی غربی را بوجود آورد. امروز حوادث ناشی از رانندگی در زمره سرگرمی‌های اسف بار ساکنان شهرهای بزرگ شده است. کمتر خانواده‌ای است که از این وسیله خطرناک تاکنون آسیبی ندیده باشد یا به سبب آن خسارتی ترساننده باشد. پس، اگر هر زیان دیده‌ای ناچار به اثبات تقصیر راننده و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی‌های مدنی شود، آرامش اجتماعی سهم به

سزایی دارد و دیگر فرصتی برای سایر کارها باقی نمی ماند. قانون مسؤلیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ برای این درد درمانی نیاورد، ولی در قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی مصوب ۱۳۴۷ اعلام شده است که: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی و انواع یدک و تریلر متصل بوسایل مزبور و قطارهای راه آهن، اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محصولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود.» این حکم استثنا بر قاعده کلی است که در ماده ۱ قانون مسؤلیت مدنی اعلام شده و بهمین جهت نباید آن را بوسیله قیاس در موارد مشابه نیز اجرا کرد. برای مثال، نمی توان ادعا کرد که وسایل نقلیه غیر موتوری یا کارخانه ها نیز همین اندازه خطرناک است و باید تابع قانون بیمه اجباری باشد. 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 می شود، در زمینه حمل و نقل زمینی با تصویب قانون مسؤلیت مدنی در سال ۱۳۳۹ و قانون بیمه اجباری مسؤلیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل اشخاص ثالث در سال ۱۳۴۷ در سطح داخلی و الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین الملل حمل و نقل مسافر و توسعه به وسیله راه آهن (C.I.M) و کنوانسیون بین المللی حمل و نقل کالا به وسیله راه آهن در سال ۱۳۴۹ و پروتکل های تکمیلی آن از یک سو، انعقاد موافقتنامه های حمل و نقل بین المللی از طریق جاده یا برخی کشورها از سوی دیگر در سطح بین المللی مفاهیم و ضوابط جدیدی را در حقوق قراردادهای حمل و نقل وارد کرده است. قانون دسترسی آزاد بر شبکه حمل و نقل ریلی مشتمل بر ۱۱ ماده و ۱۴ تبصره در تاریخ ۱۳۸۴/۷/۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و پس از تایید شورای نگهبان ابلاغ شده است. طبق ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، به منظور حفظ ایمنی تردد ناوگان ریلی، شرایط و دستورالعمل های فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیات مدیره راه آهن تهیه و ابلاغ می شود و شرکت های بهره بردار خطوط مکلف به رعایت آنها هستند. راه آهن موظف به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعمل های فنی و ایمنی حرکت خواهد بود.

طبق تبصره ۲ این ماده تعیین میزان مسؤلیت های کیفی و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت های راه آهن توسط کمیسیون های جلوگیری از سوانح راه آهن مستقر در نواحی صورت می پذیرد. راه آهن و شرکت های موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسؤلیت مدنی مسؤول جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده هستند. علاوه بر این قانون، مقررات داخلی وجود دارد که طبق ماده ۱۶، هر یک از کارمندان راه آهن که متصدی راندن یا وظیفه دار تشکیل یا حرکت قطار

هستند لکوموتیو، واگن یا هرگونه وسیله نقلیه را که می‌داند معیوب است و در صورت سیر موجب مخاطره خواهد شد راه اندازد یا به مناسبت وظیفه مانع تشکیل قطار و حرکت آن شود به حبس تادیبی از شش ماه تا سه سال محکوم می‌شود. همین کیفر درباره کارمندانی که از معیوب بودن وسایل نقلیه مطلع و برحسب وظیفه مکلف به آگاه ساختن مقامات مربوطه بوده و آن مقامات را مطلع نساخته اند اعمال می‌شود. در ماده ۱۷ چنین می‌گوید: رئیس قطار، راننده، سوزن بان ها و ترمزبان که برخلاف 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 شش ماه تا دو سال محکوم می‌شوند. به طور کلی با وجود امنیت بیشتر قطار نسبت به سایر روش های حمل و نقل، ما شاهد موارد خطا و اشتباه در خطوط ریلی هستیم. دلایلی چون خطای نیروی انسانی، خطای سیستم های علائم و ارتباطات، کیفیت نامناسب خطوط و ابنیه فنی و غیره گاهی این شیوه حمل و نقل را با خطرات و حوادثی مواجه می‌سازد. وقوع چنین حوادثی اغلب سطوح مختلفی از راه آهن را با شرایط ریسک مواجه می‌سازد، که در رویه های قضایی و رای های دادگاهی موارد بسیاری در این زمینه قابل مشاهده می باشد.

۱. ارکان تحمیل مسئولیت مدنی به واسطه سوانح ریلی

در مبحث ابتدایی به بررسی ارکان و عناصر تشکیل دهنده مسئولیت مدنی به واسطه بروز سوانح و حوادث ریلی خواهیم پرداخت.

۱-۱- ارتکاب فعل منجر به سانحه ریلی

در برخی موارد ایجاد مسئولیت مدنی به واسطه فعل منجر به ضرر توسط مسئولان قطار است که به نحو عمدی ایجاد شده است، مسئولیت مدنی ناشی از سوءنیت شخص مرتکب را «مسئولیت ناشی از عمد» گویند و از انواع آن می‌توان به ایراد ضرب و جرح مسافری، ایجاد خرابی عمدی در قطار و نظایر آن اشاره نمود. این نوع مسئولیت مدنی به دلیل «اصل عدم اضرار» به وجود آمده است؛ زیرا اضرار عمدی به غیر به معنای ناپدید کردن آزاد و برابری دیگران بوده و قابل سرزنش و نکوهش می‌باشد. (Calnan, 2009: 54)

شایان ذکر است، در مسئولیت‌های ناشی از عمد، مسئولان قطار، مسئول تمامی خسارات دور و نزدیکی است که وارد آمده، حال آنکه در مسئولیت‌های ناشی از بی احتیاطی، آنها تنها مسئول خسارات نزدیک و قابل پیش‌بینی خواهند بود. اساساً، مسئولیت ناشی از عمد مسئولان قطار، به صورت مختلف قابلیت تحقق دارد:

الف) اضرار عمد به اشخاص: در اضرار عمد به اشخاص یا تجاوز به اشخاص، مسئولان قطار مرتکب ایراد خسارتی به خود مسافر یا مسافران می‌باشد که معمولاً در قالب ضرب و جرح

می‌باشد. در ایراد ضرب و جرح، هرگونه تماس و برخورد متصدی با مسافر را می‌توان مسؤلیت آور دانست و لذا ضرورتی ندارد که حتماً خشونت یا صدمات جسمانی وجود داشته باشد؛ زیرا اشخاص حقی نسبت به تمامیت جسمانی خود دارند که مورد حمایت است. (Schaffer, 2009:19) البته تماس‌ها و برخوردهای متعارف و روزمره را نباید مسؤلیت‌آور پنداشت؛ برای مثال، ضربه‌ای آرام که برای آگاه نمودن مسافر به او وارد می‌شود را نباید ایراد ضرب و جرح عمدی دانست؛ البته نکته حائز اهمیت در این خصوص آن است که، هر چند اغلب تهدید به ضرب با ایراد ضرب و جرح همراه است، اما فرض تهدید بدون ایران ضرب فرضی محال نیست. صرف ایجاد بیم و هراس کافی است برای تحقق این گونه از مسؤلیت، مشروط بر آن که تهدید قریب الوقوع و نامشروع بوده باشد و شخص متعارف را نیز تحت تأثیر قرار دهد. (Cooke,2009:392)

ب) اضرار عمد به اموال: این نوع اضرار، در اثر تماس مستقیم و فیزیکی، نسبت به اموال منقولی صورت می‌گیرد که یا همراه با مسافر به قطار وارد می‌گردد و یا اینکه صاحبان بار، جهت حمل و نقل، آن را به شرکت خدمات ریلی تحویل می‌دهند و در مقابل آن رسید دریافت می‌کنند.

شایان ذکر است، در این نوع اضرار، برای مسئول شناختن مسئولان قطار، لازم است، مداخله‌ای فیزیکی صورت پذیرفته باشد.

هر دو گونه اضرار بر شمرده شده، مستلزم درجه‌ای از قصد یا بی‌مبالاتی عمدی می‌باشد. تشخیص اینکه خطای مسئولان قطار یا کارکنان در حکم قصور عمدی می‌باشد یا نه با قانون دادگاه رسیدگی کننده است و قاضی رسیدگی کننده باید مفهوم سلب یا خلافکاری عمدی را مطابق حقوق ملی خود احراز کند. این امر نیز باعث شده است رویه‌های متفاوتی بین کشورها ایجاد شود.

۱-۲- ورود ضرر ناشی از سانحه ریلی

از جمله دیگر ارکان محقق شدن مسؤلیت مدنی در سوانح ریلی، این است که فعل فاعل زیانبار، منجر به بروز ضرر و خسارت نیز بشود و اساساً اگر خسارتی ایجاد نشود، نمیتوان مسؤلیت مدنی را محقق شده یافت. اصولاً در مواجهه با سوانح ریلی، مفهوم‌های "ضرر" و "خسارت" به شکل‌های مختلف در نظر گرفته می‌شوند: مفهوم ضرر به میزان زیان مالی یا معنوی اشاره دارد که به دلیل وقوع یک سوانح ریلی به فرد یا نهاد وارد می‌شود. ضررها ممکن است شامل خسارات مالی مستقیم (تعمیر وسایل نقلیه، هزینه‌های درمان، و غیره) یا خسارات غیرمالی (مثل زخمی شدن افراد، افت اعتبار، یا افت تجارت) باشند. لفظ خسارت نیز بیشتر به

آسیب وارده به مالیات، وسایل نقلیه، یا دارایی‌های دیگر در نتیجه سوانح ریلی اشاره دارد. خسارات ممکن است به شکل زیان مالی، فیزیکی، یا زیان به شخص‌ها و محیط زیست باشد. برای مثال، زخمی شدن مسافران، آسیب به وسایل نقلیه، هزینه‌های درمان، و تأثیرات ناشی از قطع خطوط راه‌آهن ممکن است به عنوان ضررها و خسارات در نظر گرفته شوند. این مسائل بر اساس قوانین و مقررات مربوط به حوادث حمل و نقل و صنعت راه‌آهن مورد تعریف و ارزیابی قرار می‌گیرند، اما آنچه که اهمیت دارد، این است که برای محقق شدن مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی، باید فرضی از ضرر محقق شده و وارد شده باشد.

۱-۳- رابطه سببیت بین وقوع فعل زیانبار با ورود ضرر در سانحه ریلی

آنچه که در مجموعه ارکان تحمیل مسئولیت مدنید، لزیجاد پل ارتباطی میان ض مسئولیت مدنی اهمیت دارد، ایجاد پل ارتباطی و رابطه تسبیب میان ضرر وارده با فعل زیانبار است، در نتیجه اگر میان فعل ارتكابی و ضرر حاصل شده، ارتباط معناداری وجود نداشته باشد، ارکان مسئولیت مدنی تکمیل نخواهد شد. به عنوان مثال در حوادث ریلی، اگر سبب بروز ضرر و تلف مسافر، وضعیت خاص خود مسافر یا بیماری شخص مسافر بوده باشد، در اینجا رابطه سببیت بر قرار نخواهد شد. در اینجا به نظر می‌رسد مسافر نتواند به خاطر تشدید بیماری یا به خاطر حادثه ناشی از ناتوانی‌اش از متصدی حمل مطالبه غرامت کند. (عزیزی، ۱۳۸۵: ۲۶۵) به خاطر فقدان مقررات روشن در این خصوص، فروضی به این شرح قابل بررسی است که: مسافر دارای وضعیت جسمانی خاص بوده و اطلاعی از این موضوع وجود نداشته باشد؛ این مورد نیز به دو قسمت تفکیک می‌شود بدین صورت که عدم آگاهی متصدی ناشی از تقصیر وی بوده و یا اینکه تقصیری از جانب وی و کارکنانش در تشخیص وضعیت جسمانی مسافر صورت نگرفته است. در مورد قسمت اخیر که متصدی به صورت متعارف و معقول وضعیت جسمی مسافر را بررسی کرده و متوجه مشکل خاص مسافر نشده و در طول سفر در پی حادثه‌ای مسافر به خاطر همین وضعیت جسمی آسیب ببیند نه به خاطر حادثه خارجی در این حالت متصدی مسئولیتی نخواهد داشت؛ ولی در حالی که متصدی و کارکنانش در بررسی وضعیت جسمانی مسافر کوتاهی کنند و اقدامات و تدابیر لازم را نیز اتخاذ نکنند و مسافر به خاطر همین کوتاهی دچار آسیب شود، متصدی مسئول خواهد بود و نمی‌تواند به وضعیت جسمی خاص مسافر استناد کند. مورد بعدی زمانی است که مسافر دارای وضعیت جسمانی خاص می‌باشد و متصدی از این موضوع آگاهی دارد: در این حالت باید گفت متصدی که آگاه از وضعیت جسمی خاص مسافر می‌باشد باید تدابیر ویژه‌ای برای این گونه مسافران اتخاذ کند در غیر این صورت مسئول خواهد بود. به عنوان مثال، کسی که ناراحتی تنفسی دارد باید امکانات لازم متناسب با این مسافر در صورت ایجاد مشکل تنفسی

در اختیار وی قرار گرفته شود. وضعیت دیگری که مانع ایجاد شکل گیری رابطه سببیت و نهایتاً تحمیل مسؤلیت مدنی می‌شود این است که اگر قطار قبل از حرکت به طور متعارف بررسی و تجهیز شود ولی در طی زمان سفر به دلایل خارجی و غیر قابل اجتناب دچار آسیب شود و موجب خسارت کالا یا مسافران شود، این وضعیت به عنوان دفاع از طرف متصدی و شرکت راه آهن برای عدم مسؤلیت مدنی، قابل استناد می‌باشد. در نتیجه، اگر به واسطه وضعیت خاص یا بیماری خاص برای مسافری حادثه یا سانحه‌ای رخ دهد، به راحتی نمیتوان مسؤلیت مدنی را بر لوکوموتیوران، متصدی حمل و نقل یا شرکت راه آهن، تحمیل نمود، زیرا باید میان ضرر وارده و فعل زیانبار، رابطه سببیت وجود داشته باشد.

۲. نهادها و اشخاص مسئول در قبال سوانح ریلی

به واسطه بروز سوانح ریلی، ممکن است مجموعه‌ای از اشخاص اعم از حقیقی و حقوقی مرتکب خطا و تقصیر شده باشند، در این قسمت به بررسی مسؤلیت مدنی نهادهای و اشخاص در قبال حوادث ریلی خواهیم پرداخت.

۲-۱- دولت و وزارت راه

از مباحث پر مناقشه در خصوص اشخاص حقوقی، مسؤلیت اشخاص واجد شخصیت بین‌المللی و دولت‌ها و سازمان‌های دولتی است. شخصیت بین‌المللی، آن قابلیت است که موجبات بهره‌مندی، قبول و اجرای حقوق و تعهدات بین‌المللی یک نهاد را فراهم می‌سازد. (دوپویی، ۱۳۶۹: ۲۷۶)

در خصوص امکان سنجی مسؤلیت کیفری و مدنی اشخاص حقوقی نظیر دولت‌ها، چندین نظریه مطرح است، یکی از آنها نظریه واقعی بودن شخص حقوقی است، این نظریه تحت تاثیر افکار و نظریات فلاسفه، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان طرفدار مکتب «اصالت اجتماع» مطرح شد. طرفداران این نظریه شخص حقوقی را یک واقعیت به شمار می‌آورند. آنان با توجه به ارزش و اهمیت غیر قابل انکار اشخاص حقوقی در زندگی اجتماعی، برای این موجودات، وجودی اصیل، عینی، خارجی و واقعی قائل شده‌اند.

برحسب این نظریه، شخصیت حقوقی وجودی فرضی و قانونی و یا به عبارت دیگر اعتباری نیست که قانون آن را به رسمیت شناخته و اعتبار بخشیده باشد بلکه وجودی مستقل و مجزای در افراد تشکیل دهنده خود دارد، شخص حقوقی موجودی مستقل است و هویتی جداگانه و متمایز از کسانی که آن را تشکیل داده‌اند دارد، شخص حقوقی دارای منافع و مصالحی است که با منافع یک یک اعضاء متفاوت و گاهی متضاد می‌باشد. طرفداران این نظریه برای شخص حقوقی اراده و خواست جداگانه و مستقل از اعضاء قائل هستند که تابع اراده جمع و اعضاء است.

بعضی از آنان معتقدند که اشخاص حقوقی دارای اراده به خصوص و مخصوص به خود هستند که تعبیری که بعضی از جامعه‌شناسان به کار می‌برند همچون «روح جمعی»، «خواست و اراده جمعی»، «وجدان جمعی» و «شعور جمعی» از همین برداشت نشأت گرفته است. (گلدوزیان و قربانی، ۱۱:۱۳۹۱) البته نقدی که بر این نظریه وارد است این است که این نظریه با واقعیات منطبق نیست و افراط و تفریط‌هایی در آن صورت گرفته است که همین امر به نامقبول بودن و نامناسب بودن این نظریه منجر شده است. (رستمی فر، ۱۳۸۸:۱۴۴)

نظریه دیگری که در این زمینه وجود دارد، نظریه اعتباری بودن شخص حقوقی است، این نظریه زمانی مطرح شد که عده‌ای از حقوقدانان معاصر (والین و ردل) در خصوص ماهیت اشخاص حقوقی نظریه جدیدی را ابراز داشتند مبنی بر اعتباری بودن شخص حقوقی. این نظریه بهتر از سایر نظریه‌ها، حقایق اجتماعی و حقوقی را توجیه می‌کند. طرفداران این نظریه بر این باورند که مجازی یا حقیقی بودن شخص حقوقی، مسأله‌ای مجعول و ساختگی است و شخصیت حقوقی مفهوم انتزاعی و تاسیس حقوقی است که از ابداعات تمدن امروز است. (گلدوزیان و قربانی، ۱۱:۱۳۹۱)

نظریه دیگر نیز نظریه تخصیص اموال نام دارد، این نظریه بر گرفته از نظریه کلاسیک دارایی است که بیان می‌دارد دارایی بدون فرد و فرد بدون دارایی قابل تصور نیست. اعتقاد پیروان این دیدگاه بر این است که شخص به طور ارادی قسمتی از اموالش را از دارایی خود خارج ساخته و به هدف معین اختصاص می‌دهد. مطابق با نظریه کلاسیک دارایی این قسمت از دارایی را که مالکیت فرد خارج شده و به هدف معین اختصاص داده شده است حتماً باید دارای مالکی باشد و باید برای آن شخصیتی قائل شد. در مقابل برخی نیز معتقد به فرضیه عدم مسئولیت اشخاص حقوقی نظیر دولت‌ها هستند، طرفداران عدم مسئولیت اشخاص حقوقی دلایلی برای تبیین نظریات خود می‌آورند که اهم آنها را ذیلاً بر می‌شمریم:

مخالفین نظریه مسئولیت اشخاص حقوقی می‌گویند، شخص حقوقی را نمی‌توان اصلاح و تربیت نمود. اعمال مجازات نیز در چنین مواردی، فاقد نقش بازدارندگی و ارعابی است.

در حقوق مدنی شناسایی حقوق یک شخص حقوقی، مستلزم آن است که هدف و موضوع شخص حقوقی مشروع بوده و از طرفی مغایر با قانون نباشد، بنابراین اگر موضوع شخص حقوقی انجام امور مجرمانه باشد، شناختن مسئولیت برای آن گروه در واقع بر خلاف این اصل خواهد بود. آنها معتقدند ماهیت و طبع اشخاص حقوقی به گونه‌ای است که امکان اجرای مجازات سالب آزادی در مورد آنها وجود ندارد، بنابراین مجازات کردن آنها موردی نخواهد داشت. آنها بر این باورند که مسئولیت اشخاص حقوقی با اصل شخصی بودن مجازات‌ها منافات دارد، زیرا مجازاتی که به یک شخص حقوقی تحمیل می‌شود، فقط عامل جرم را که یک نفر است تنبیه نمی‌کند،

بلکه بدون استثناء بر کلیه اعضا آن تشکل که هیچگونه نقشی در ارتکاب جرم نداشته‌اند و نتیجه آن را هم نمی‌خواستند تحمیل می‌شود.

در مقابل طرفداران مسؤلیت اشخاص حقوقی دلایلی را برای تبیین نظریات خود می‌آورند که اهم آنها عبارت است از اینکه آنان در پاسخ اینکه اشخاص حقوقی فاقد اراده هستند می‌گویند اشخاص حقوقی دارای اراده‌ای جمعی هستند که از اراده یک‌یک اعضا تشکیل دهنده آنها مجزاست و در هیات جمعی می‌توانند اعمالی را اراده کرده و به مرحله عمل برسانند، همانگونه که به انجام اعمال تجاری و فعالیت‌های صنفی یا حرفه‌ای می‌پردازند.

در قبال ایراد دیگر مخالفان که امکان اجرای مجازات‌ها، از جمله مجازات‌های سالب آزادی را، مانع از پذیرش مسؤلیت اشخاص حقوقی می‌دانند، طرفداران مسؤلیت می‌گویند، درست است که شخص حقوقی را نمی‌توان زندانی کرد ولی مجازات‌های دیگر از جمله جریمه را درباره او می‌توان مورد حکم قرار داد، زیرا اشخاص حقوقی دارای مال و ثروت هستند که قادر به پرداخت جریمه می‌باشند، به علاوه با توجه به ماهیت آنها مجازات‌های دیگری مانند انحلال و تعطیل موقت یا دائم و ... که در ماده ۲۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ نیز بدان اشاره شده است درباره آنها قابل اعمال است. بر اساس ماده ۲۰ ق.م.ا. مصوب ۱۳۹۲: در صورتی که شخص حقوقی بر اساس ماده (۱۴۳) این قانون مسؤول شناخته شود، با توجه به شدت جرم ارتكابی و نتایج زیان‌بار آن به یک تا دو مورد از موارد زیر محکوم می‌شود، این امر مانع از مجازات شخص حقیقی نیست: الف- انحلال شخص حقوقی ب- مصادره کل اموال پ- ممنوعیت از یک یا چند فعالیت شغلی یا اجتماعی به طور دائم یا حداکثر برای مدت پنج سال ت- ممنوعیت از دعوت عمومی برای افزایش سرمایه به طور دائم یا حداکثر برای مدت پنج سال ث- ممنوعیت از اصدار برخی از اسناد تجاری حداکثر برای مدت پنج سال ج- جزای نقدی چ- انتشار حکم محکومیت به وسیله رسانه‌ها تبصره- مجازات موضوع این ماده، در مورد اشخاص حقوقی دولتی و یا عمومی غیر دولتی در مواردی که اعمال حاکمیت می‌کنند، اعمال نمی‌شود.

در پاسخ به عدم امکان تحقق اهداف مجازات‌ها، موافقان مسؤلیت اشخاص حقوقی می‌گویند، اعمال مجازات درباره اشخاص حقوقی در تصحیح رفتار اشخاص مذکور موثر است و باعث می‌شود که مدیران تشکل‌ها، رفتار خود را با موازین قانونی تطبیق دهند. به علاوه مجازات شخص حقوقی سبب می‌شود که اعضا در تعیین هیات مدیره، دقت بیشتری کرده و بر اعمال آنها نظارت دقیق‌تری اعمال کنند، هدف بازدارندگی نیز این طریق تامین می‌شود. (نمایان، ۱۳۸۶: ۳۵) در نهایت در خصوص انتساب مسؤلیت کیفری و مدنی بر اشخاص حقوقی مانند دولت‌ها، باید بیان نمود که مسؤلیت، اسناد مادی (انتساب بُعد مادی جرم به فاعل معین یا همانا رابطه سببیت میان فاعل و جرم) و اسناد معنوی انتساب جرم به اراده آزاد و آگاه می‌باشد. اسناد

مادی یا رابطه سببیت، امری موضوعی است و ارتباطی با وضعیت روانی فاعل ندارد؛ یعنی، صرف نظر از تعلق اراده فاعل به نتیجه مجرمانه، مهم آن است که نتیجه مجرمانه محصول فعل مجرمانه او باشد. اما اسناد مادی فی نفسه موجب مسئولیت کیفری نیست، مگر این که رفتار مجرمانه از فاعلی مقصر و قابل سرزنش ناشی شده باشد و در این صورت است که مرتکب، قابلیت تحمل تبعات کیفری رفتار مجرمانه را پیدا می‌کند. چندان که گفته شد، ناممکن بودن اسناد تقصیر به اشخاص حقوقی مهمترین دلیل مخالفان مسئولیت آنان است. به گمان آن‌ها، این اشخاص نه اندامی دارند تا قادر به انجام رفتار مجرمانه شوند و نه علم و اراده‌ای دارند تا مقصر تلقی شوند. (استفانی، ۱۳۸۳: ۴۰۳)

در مقابل، مدافعان معتقدند، همان اراده‌ای که اشخاص حقوقی را برای انجام تجارت و انعقاد قرارداد توانا و نسبت به تخلفات صورت گرفته و زیان وارده متعهد می‌سازد، آن‌ها را قادر به ارتکاب جرم و قابل برای مسئولیت می‌نماید. پس اشخاص حقوقی مانند اشخاص حقیقی دارای اراده‌اند، با این تفاوت که اراده آن‌ها از نوع اراده جمعی است.

نکات مزبور، مجال طرح این سوال مهم را فراهم می‌سازد که آن خصلتی که از آن به عنوان قابلیت انتساب مسئولیت به فرد یاد می‌شود، در خصوص اشخاص حقوقی چگونه به منحصه ظهور می‌رسد؟ به عبارت دیگر دادگاه‌ها به چه نحو و بر اساس چه معیاری مسئولیت را به این اشخاص منتسب می‌کنند؟ برای پاسخ به این سوال، رجوع به نظریه‌های راجع به رابطه انتساب، اجتناب ناپذیر است.

نظریه مسئولیت نیابتی؛ وفق این نظریه، انتساب مسئولیت به شخص حقوقی، عاریه است؛ یعنی شخص حقوقی عناصر دوگانه مذکور را از اعضاء و کارکنان خود قرض می‌گیرد. به این ترتیب که اگر خدمه در اثنای انجام وظیفه یا به سبب آن جرم یا ورود خسارتی را انجام دهند، شخص حقوقی را از حیث کیفری و مدنی مسئول خواهند ساخت. ایرادی که به این نظریه گرفته‌اند، گسترش نامعقول مسئولیت کیفری و مدنی شخص حقوقی است؛ چه، اگر هر یک از اعضای آن، جرمی را که در راستای انجام وظیفه - هرچند خودسرانه و بدون مجوز - مرتکب شود، شخص حقوقی را مسئول می‌سازد. (حسنی، ۱۳۷۴: ۶۵)

ناگفته نماند که تئوری مسئولیت نیابتی در ابتدای پیدایش، به شکل امروزی گسترده نبوده و صرفاً در مقام توجیه جرایم با مسئولیت مطلق بر آمده بود؛ زیرا در آن زمان اعتقاد بر این بود که شخص حقوقی نه قوه عاقله دارد که اندیشه کند و نه اعضاء و جوارحی دارد تا کنش‌گری کند. اما به تدریج و با تزايد تعداد اشخاص حقوقی و تاثیر محسوس آنان در ابعاد مختلف صنعتی، سیاسی و اجتماعی، تفکیک بین فعل و ترک فعل از بین رفت تا به طور منطقی مسئولیت کیفری و مدنی آنان وسعت یابد. گفتنی است، انگلستان از جمله کشورهایی است که قبل از پذیرش مسئولیت

مستقیم، مسؤلیت نیابتی را مورد نظر قرار داده بود.

نظریه شخصیت ثانویه (مسئولیت مستقیم): به نحوی که تحلیل شد، وفق مسؤلیت نیابتی، یک شخص حقوقی به اعتبار رفتار کارمندان خود و در قبال جرایم و ورود ضرر و زیان مدنی، بی‌نیاز از عنصر معنوی مسئول شناخته می‌شود. اما در شق دیگری از مسؤلیت، که بر پایه نظریه شخصیت ثانویه یا نظریه مغزها تبلور یافته است، برخی از مدیران که عالی رتبه‌اند، برابر با شخص حقوقی و تجسم آن شخص محسوب می‌شوند. در نتیجه، اعمال و حالات روحی آنان، اعمال و حالات روحی شخص حقوقی تلقی می‌شود. توضیح این‌که، هر شخص حقوقی دارای یک مرکز عصبی و فرمان است که از طریق اشخاصی که به آن تعلق دارند اداره می‌شود. در نتیجه اعمال و حالات روحی - روانی اعضای عالی رتبه به شخص حقوقی نسبت داده می‌شود؛ به طوری که وقتی آنان سخن می‌گویند یا رفتاری انجام می‌دهند یا جرمی مرتکب می‌شوند، گویی خود شخص حقوقی آن سخن را گفته، عمل مزبور را انجام داده و جرم و یا ورود ضرر و زیان مدنی مربوطه را مرتکب شده است. با این توصیف، مدیران یکی از ارکان شخص حقوقی و جزئی از بدنه آن محسوب می‌شوند. از آنجا که نظریه مزبور مسؤلیت را به طور مستقیم متوجه شخص حقوقی می‌کند، در خصوص توجیه ارتکاب جرایم نیازمند عنصر روانی نسبت به نظریه مسؤلیت نیابتی جامع‌تر است؛ اما در خصوص شرکت‌ها و اشخاص حقوقی بزرگ و غیرمتمرکز، قابل انتقاد به نظر می‌رسد. زیرا در ساختار این گونه اشخاص حقوقی، مدیران یا هیأت مدیره اغلب برخی از وظایف خود را به بخش‌ها و واحدهای دیگر تفویض می‌نمایند. در نتیجه و در عمل، بسیاری از تصمیمات و اقدامات مهم توسط مدیران میانی و متوسط صورت می‌پذیرد که در صورت مجرمانه بودن، با توجه به تضییق این دکتری، مسؤلیتی را متوجه شخص حقوقی نخواهد نمود.

نظریه تقصیر جمعی (تجمع یا انباشتگی): گاه، نه تقصیر یک مدیر خاص و یک قوه هدایت‌گر، بلکه برآیند تقصیر مدیران و جمع خطای کارکنان، اساس تقصیر شخص حقوقی را تشکیل می‌دهد. نظریه تقصیر جمعی به ما می‌فهماند که در برخی شرایط، اهداف مجرمانه قدرت‌های مدرن جامعه در یک فضای گیج‌کننده، بدون اینکه بتوان عناصر مادی و روانی جرم را در وجود شخص خاص متمرکز دید، به منحصه ظهور می‌رسد؛ چه اینکه، عناصر مذکور بین اعضای شخصی حقوقی و بخش‌های مختلف آن توزیع شده است. در این حالت، انتساب جرم یا ورود خسارت مدنی به شخص حقوقی با ترکیب قصد فعل و عمل کارکنان به شخص حقوقی ممکن خواهد شد نه با احراز قصد و عمل یکی از کارکنان. به این ترتیب، استراتژی مزبور به گسترش قابل دفاع مسؤلیت اشخاص حقوقی دامن می‌زند تا مسؤلیت این دسته از اشخاص حقوقی معظم و گسترده را توجیه نماید.

نظریه سیاست شخص حقوقی؛ نظرات پیش‌گفته در انتساب مسئولیت به شخص حقوقی، افراد و اعضای آن را کانون توجهات خود قرار می‌دهند؛ به طوری که به تبع ارتکاب جرم از سوی افراد و احراز تقصیر آن‌ها، شخص حقوقی مسئولیت پیدا می‌کند. به عبارت آخری، دکترین‌های مذکور، قصد شخص حقوقی را قابل تنزل به قصد و رفتار مجرمانه اعضای خود می‌دانند. البته این تفکر تا آنجا که بتواند فرد یا افراد مقصر را شناسایی کند کارآمد است؛ اما در وضعیتی که به رغم وقوع ضرر و زیان، شناسایی مقصر یا مقصرین آن به دلیل پیچیده بودن ساختار شخص حقوقی میسر نباشد، اثر بخش نبوده و در نتیجه، عدم مجازات شخص حقوقی و تضعیف دفاع اجتماعی را در پی خواهد داشت. جهت برون رفت از این معضل، راهکار مقرون صواب، تأیید ماهیت مستقل شخص حقوقی و احراز مسئولیت آن، فارغ از مسئولیت فردی است. این رویکرد باعث می‌شود در حالتی که شخص حقوقی از ساختار غیرمتمرکز و پیچیده برخوردار است، چندان که نتوان شخصی را شناسایی کرد که واجد مسئولیت کامل باشد، قادر به گریز از مسئولیت نباشد. گفتنی است، کشورهایی چون استرالیا با پذیرش این مدل بر دشواری انتساب جرایمی چون قتل غیرعمد به اشخاص حقوقی فائق آمده‌اند. (حسنی، ۱۳۷۴: ۷۶) مسئولیت وزارت راه یا به طور کلی دولت در سوانح ریلی به عنوان ناظر بر امور حمل و نقل ریلی و ایمنی راه‌آهن مطرح می‌شود. وزارت راه یا دستگاه مشابه در هر کشور به عنوان سازمان مسئول برنامه‌ریزی، نظارت، و اجرای سیاست‌ها و استانداردهای مرتبط با حوادث ریلی عمل می‌کند. در این زمینه، مسئولیت وظایف زیر ممکن است به وزارت راه اختصاص یابد:

تعیین استانداردها و مقررات: وزارت راه مسئولیت تعیین استانداردها و مقررات مرتبط با ایمنی راه‌آهن، تجهیزات، و سیستم‌های حمل و نقل ریلی را دارد. این استانداردها به منظور جلوگیری از حوادث، افزایش ایمنی، و اجتناب از مشکلات فنی تدوین می‌شوند.

نظارت و بازرسی: وزارت راه می‌تواند برنامه‌ها و پروژه‌های اجرایی را نظارت کند و بازرسی‌های رایزنی بر اجزای مختلف سیستم حمل و نقل راه‌آهن انجام دهد. این اقدامات جهت اطمینان از رعایت استانداردها و مقررات ایمنی است.

آموزش و آگاهی‌بخشی: وزارت راه ممکن است برنامه‌های آموزشی و آگاهی‌بخشی برای کارکنان و اشخاص مرتبط با حوادث ریلی را اجرا کند. این آموزش‌ها به منظور افزایش ایمنی و کاهش خطرات و حوادث غیرمنتظره می‌باشند.

مدیریت بحران: در صورت وقوع حوادث ریلی، وزارت راه مسئولیت مدیریت بحران و اجرای طرح‌های اضطراری را داراست. این شامل همکاری با تیم‌های نجات و اورژانس، ارتباط با رسانه‌ها، و مدیریت بحران‌های احتمالی می‌شود.

پژوهش و توسعه: برنامه‌ها و پروژه‌های پژوهشی جهت بهبود ایمنی راه‌آهن و جلوگیری از

حوادث ممکن است توسط وزارت راه پیگیری شود. این پژوهش‌ها ممکن است به بهبود فناوری‌ها و سیستم‌های ایمنی کمک کنند.

۲-۲- شرکت‌های خصوصی

مسئولیت شرکت‌های غیردولتی (شرکت‌های خصوصی و سازمان‌های غیرانتفاعی) در جبران خسارت سوانج و حوادث ریلی به طور کلی به وابستگی به قوانین و مقررات هر کشور و نیز تعهدات مشخص شده در قراردادها و توافق‌نامه‌ها برمی‌گردد. در این موارد، مسئولیت ممکن است در دو زمینه اصلی نقش داشته باشد:

توافق‌نامه‌های حمل و نقل: شرکت‌های غیردولتی که در زمینه حمل و نقل ریلی فعالیت می‌کنند، ممکن است با اپراتورهای راه‌آهن یا سایر شرکت‌های حمل و نقل توافق‌نامه‌ها داشته باشند. در این توافق‌نامه‌ها، شرایط مربوط به مسئولیت‌ها و جبران خسارت در صورت وقوع حادثه مشخص می‌شوند. شرکت‌های غیردولتی ممکن است موظف به پوشش خسارت‌های احتمالی باشند و این تعهدات در توافق‌نامه‌های حمل و نقل معین می‌شوند.

تعهدات قانونی: قوانین هر کشور می‌توانند تعهدات مشخصی را برای شرکت‌های حمل و نقل و شرکت‌های غیردولتی در زمینه ایمنی و جبران خسارت‌های حوادث ریلی تعیین کنند. شرکت‌ها ممکن است ملزم به رعایت استانداردها و اطلاعیه‌های ایمنی باشند و در صورت نقض این تعهدات، مسئولیت قانونی پذیرش کنند.

مسئولیت مدنی: در صورتی که شرکت‌ها یا سازمان‌های غیردولتی مسئولیتی در قبال حوادث ریلی نداشته باشند، قوانین مدنی ممکن است ایشان را به عنوان مسئول معرفی کنند، به خصوص اگر ثابت شود که اقدامات یا نقص در اقدامات آن‌ها موجب وقوع حادثه شده است. توجه به قوانین محلی و ملی، توافق‌نامه‌ها و استانداردهای مرتبط با حوادث ریلی، و پیش‌بینی و تدابیر ایمنی می‌تواند به شرکت‌های غیردولتی کمک کند تا مسئولیت‌ها و تعهدات خود را به درستی شناسایی و اجرا کنند و در صورت وقوع حوادث، به نحو موثری جبران خسارت‌ها را مدیریت کنند.

۲-۳- اشخاص خاطی

در مدل‌های ارائه شده در تحقیقات پیشین بر نقش عوامل انسانی به عنوان اشخاص خاطی بسیار تأکید شده است. با وجود این تأکیدها، تعداد سوانج در این صنعت کاهش چشمگیری نداشته است. امروزه عوامل انسانی سانحه ساز یکی از ارکان مسئولیت در سوانج ریلی می‌باشند که این عوامل عبارتند از عوامل جسمانی و فیزیولوژیک کارکنان، عوامل روحی روانی و رفتاری کارکنان، عدم رعایت مقررات عمومی حرکت، ضعف مدیریت ایمنی، عوامل فیزیکی محیط کار،

عدم آموزش و تجربه کافی و موثر کارکنان می‌باشد که از بین این عوامل عوامل روحی روانی و رفتاری کارکنان در ایجاد سوانح ریلی بیشترین نقش را داشته است و عدم رعایت مقررات عمومی حرکت از سوی کارکنان بخش عملیاتی کمتری رتبه را به خود اختصاص داده اند. همچنین راهکارهای علمی و فنی در جهت کاهش عوامل انسانی سانحه ساز ارائه گردیده است. (پاکزاد، ۱۳۹۴: ۹) در حادثه قطار مشهد- یزد اشتباه نیروی انسانی در بروز حادثه بود و این باید یکبار برای همیشه درس عبرتی برای مدیران باشد تا آموزش و تربیت نیروی انسانی، دادن هشدارهای لازم و به‌هنگام به افراد دخیل در این حوزه و مدیریت ایمنی راه‌آهن را در راس برنامه‌های خود قرار دهند، متأسفانه اقدام بعد از حادثه و به صرافت افتادن موقت و ناشی از شرایط سانحه به‌صورت مداوم در کشور ما تکرار می‌شود، همواره بعد از بروز یک فاجعه، برخورد با تخلفات، آموزش، ایمنی و غیره آن هم برای مدتی کوتاه پیگیری می‌شود و پس از مدت اندکی فراموشی سپرده می‌شود تا اینکه دوباره حادثه دیگری رخ دهد و موارد نامبرده در اولویت قرار گیرند. آموزش‌ها، قوانین و شیوه اجرای آنها، تعریف ضابطه و دستورالعمل‌های لازم برای پیشگیری از بروز چنین حوادث تلخی باید به قدری مهم و ضروری تلقی شود که در ذهن و تفکر مدیران و تصمیم‌گیران کشور نهادینه شود تا با عملکرد درست بتوانیم در آینده شاهد کاهش بروز سوانح باشیم. آگاهی از عوامل مؤثر بر ایجاد خطای انسانی و بهره‌برداری، نقش مؤثری در انتخاب متغیرهای ساخت مدل خواهد داشت. با بررسی آمار سوانح ملاحظه می‌گردد که درصد قابل ملاحظه‌ای از حوادث ریلی کشور به عوامل خطای انسانی باز می‌گردد. خطاهای انسانی به عنوان مهمترین عامل سوانح ریلی کشور، خود از عوامل مختلفی همچون اثرات فیزیکی و جسمانی، روانی و رفتاری، اقتصادی، محیطی، تسهیلات و خدمات بهداشتی و تفریحی و عامل فرهنگی - آموزشی تأثیر می‌پذیرد. این موارد در ابعاد گوناگون و به صورت مستقیم یا غیر مستقیم بر بروز سوانح اثر دارند. خطای انسانی و بهره‌برداری می‌تواند توسط تعدادی از مأمورین و پرسنل مرتبط با سیر و حرکت و ایمنی چون (لکوموتیوران و غیره و در مواردی اندک، مسافری و حاشیه نشینان روی می‌دهد. به عنوان نمونه‌هایی از خطاهای مأمورین و پرسنل می‌توان به سوزن غلط یا نیمه باز، عدم توجه به علائم، عدم رعایت سرعت مجاز، عدم آشنایی برخی لکوموتیوران‌ها با مسیر، عدم دقت در کنترل ترمز و صدور جواز، عدم رعایت اصول بارگیری، عدم تصمیم‌گیری به موقع نیروی انسانی، عدم دقت در بازدید قطار و ... اشاره کرد. همچنین مواردی همچون بی‌توجهی مسافر در پیاده و سوار شدن به قطار، پرتاب سنگ و زخمی کردن مسافری و مأمورین، ورود کودکان برای بازی در خط و غیره در گروه خطای مسافری و حاشیه نشینان طبقه بندی می‌شود. با توجه به بررسی کلی آمار سوانح و نقش موارد یاد شده، می‌توان نقش عوامل مؤثر در ایجاد سانحه چون تجربه، سن و میزان تحصیلات و ... را مورد بررسی قرار داد.

سن عامل تعیین کننده‌ای در توانایی افراد در انجام مناسب امور می باشد. با بالا رفتن سن توانایی جسمی و فکری تحلیل رفته و قدرت عکس العمل در هنگام حادثه به نحوه چشمگیری کاهش می‌یابد. از طرفی میزان مقاومت شخص در شرایط سخت کار کاهش یافته، احساس خستگی بیشتر شده و احتمال بروز سانحه نیز افزایش می‌یابد. در مقابل هرچه تجربه بیشتر باشد، میزان شناخت و احاطه بیشتر بوده و احتمال بروز حادثه کمتر است. نتایج یک تحقیق نشان می‌دهد لکوموتیورانان بیشتر در سنین ابتدای خدمت مرتکب سانحه شده‌اند که علت این امر عدم تجربه کافی با توجه به حساسیت شغل و اثر عوامل روحی روانی با توجه به شرایط جوان بودن است، از طرف دیگر هرچه سطح تحصیلات بالاتر باشد، دید بر شرایط کار وسیع تر و کلانتر بوده و احتمال بروز اشتباه و سانحه کمتر است آمار و اطلاعات موجود در راه آهن نیز گویای این واقعیت است. (فروهید، ۱۳۹۷: ۲۸)

۳. بررسی مصداقی و عملی تحمیل مسؤلیت مدنی در سوانح ریلی

در این قسمت به طور مصداقی، برای روشن شدن چگونگی تحمیل مسؤلیت مدنی در سوانح ریلی در رویه و عمل، به بررسی وضعیت برخی از حوادث ریلی در چند سال اخیر خواهیم پرداخت.

۳-۱- سانحه ریلی آزادور ۱۳۸۸

قطار محلی مشهد-آزادوار با ضریب اشغال ۵۷ درصدی، هرروز مسافرانی که در جست‌وجوی کار یا به دنبال رسیدن به مراکز خرید و تجارت برای فروش محصولات زراعی و دامداری خود بوده‌اند را به مقصد مشهد می‌رسانده است. این در حالی است که همه ایستگاه‌هایی که در طول این مسیر ریلی واقع شده‌اند، تا اولین ترمینال مسافری فاصله زیادی دارند.

در سال ۱۳۸۸ در این مسیر سانحه‌ای رخ داد که متأسفانه منجر به کشته شدن تعدادی مسافر، خدمه و کارکنار ریل‌های فرعی در مسیر گردید. در این سانحه، سه واگن قطار از ریل خارج شدند که به دنبال آن هشت نفر در دم جان خود را از دست دادند و شش نفر نیز مجروح شدند.

در خصوص علت حادثه، مقصر لکوموتیوران اعلام شد و افزایش سرعت به طور غیرمجاز توسط او، علت اصلی سانحه ریلی اعلام گردید، چرا که ایستگاه آزادور شرایطی همچون ورود از فرعی به اصلی دارد، در این شرایط سرعت بالای قطار امکان کنترل آن را سلب کرد و متأسفانه قطار از ریل خارج شده است.

۳-۲- سانحه ریلی تهران - مشهد ۱۳۹۳

در حادثه پانزدهم خردادماه ۱۳۹۳، قطار مسافری کد ۳۳۴۲ (فوق العاده ۹ تهران - مشهد) با لکوموتیو به شماره ۱۵۲۹ با تعداد ۱۲ واگن به وزن ۶۰۰ تن در ساعت ۲۰:۰۳ وارد ایستگاه سمنان شده و پس از تعویض لکوموتیوران و کمک لکوموتیوران و دریافت حکم احتیاط مبنی بر رعایت تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت از کیلومتر ۲۰۰+۳۳۳ الی ۵۰۰+۳۳۴ (روی سوزن‌های زوج ایستگاه امروان از سمت لارستان) در ساعت ۲۱:۵۷ از ایستگاه لارستان به سمت ایستگاه امروان (محل حادثه) حرکت می‌کند.

لازم به توضیح است به علت تعویض تراورس‌های بتونی سوزن‌های بلاک فرد، ایستگاه امروان - سرخده، سرخده - دامغان از پوشش مرکز CTC خارج و به صورت محلی توسط متصدی ترافیک اداره می‌شد.

به دستور مرکز کنترل ترافیک شاهرود با توجه به مسدود بودن بلاک فرد ایستگاه‌های امروان - سرخده، به علت انجام عملیات تعویض تراورس متصدی ترافیک ایستگاه امروان قطار باری کد ۳۰۵ (با دبله لکوموتیو ۸۴۶ و ۹۲۱ که با تعداد ۳۵ واگن مخزن دار خالی به وزن ۱۰۰۰ تن و به طول ۵۵۰ متر را از بلاک زوج (بلاک غیرمتعارف) سرخده - امروان قبول و به خط ۴ ایستگاه وارد می‌نماید و قطار مسافری کد ۳۳۴۲ از ایستگاه لارستان قبول می‌گردد و قرار بوده این قطار در پشت چراغ ورودی متوقف باشد تا قطار مسافری کد ۱۸۵۱ مسافری حرم به حرم از خط دو به سمت لارستان از بلاک فرد عبوری شود و سپس اقدام به مسیریابی جهت ورود و عبور قطار مسافری ف ۹ از خط ۳ نماید، با توجه به اینکه همپوشانی مسیر تنظیمی خط ۴ برای قطار باری به سمت بلاک زوج لارستان باقی مانده بوده قطار مسافری کد ۳۳۴۲ در ساعت ۲۲:۱۱ بدون توجه به رنگ قرمز سیگنال‌های علائم الکتریکی با سرعت تقریبی ۱۰۷ کیلومتر بر ساعت به ایستگاه امروان وارد و با سرعت در حدود ۶۱ کیلومتر بر ساعت با قطار باری متوقف برخورد می‌کند، متأسفانه در این حادثه یک نفر مسافر فوت شده و تعداد ۳۱ نفر مسافر و ۴ نفر از کارکنان راه آهن مصدوم و به بیمارستان اعزام می‌شوند.

در این حادثه به لکوموتیوها، سالن‌ها و واگن‌های مخزن دار قطار باری خسارات فراوانی وارد می‌شود. با توجه به باز شنوی مکالمات ضبط شده از بی‌سیم ایستگاه امروان، متصدی ترافیک ۶ مرتبه در ساعت‌های ۲۲:۱۰:۰۴ و ۲۲:۱۰:۲۸ اعلام توقف به لکوموتیوران می‌دهد که پاسخی دریافت نشده است.

اقدامات زیر در خصوص سانحه انجام شده است:

۱. فرماندهی عملیات امداد و نجات و اسکان و جابه‌جایی مسافران و عملیات جمع‌آوری حادثه از ساعت اولیه بروز حادثه تا زمان جمع‌آوری حادثه و برقراری وضعیت عادی سیر قطارها

در ستاد مرکز و ناحیه راه آهن شمال شرق

۲. اعزام کمیسیون عالی سوانح راه آهن به محل حادثه جهت بررسی بیشتر و دقیق چگونگی بروز حادثه

۳. انجام تحقیقات و بررسی همه مسائل مربوط به حادثه به منظور ارائه راهکارهای پیشگیرانه و جلوگیری از تکرار آن
نتیجه تحقیقات اولیه بدین شرح بوده است:

علت حادثه: عدم رعایت مقررات عمومی حرکت و عبور از چراغ قرمز

مسببان حادثه:

- لکوموتیوران قطار مسافری به علت عدم توجه به رنگ زرد دو نمای خبری و قرمز سه نمای ورودی سیگنال‌های علائم الکتریکی و عدم پاسخ‌گوئی به بی‌سیم متصدی ترافیک ایستگاه امروان و کاهش ندادن سرعت با توجه به مفاد حکم احتیاط (تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت روی سوزن‌های ورودی ایستگاه امروان)

- کمک لکوموتیوران قطار مسافری به علت عدم هشدار به لکوموتیوران و اعلام نکردن نمای قرمز چراغ‌های علائم به لکوموتیوران و عدم یادآوری مفاد حکم احتیاط (تقلیل سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت روی سوزن‌های ورودی ایستگاه امروان) و داشتن مسؤلیت مشترک با لکوموتیوران

- متصدی ترافیک امروان به علت قبول همزمان دو قطار از طرفین و نداشتن امکان تنظیم مسیر قطارها و اقدام به ابطال مسیر چندین مورد که موجب توقف قطارها از طرفین ایستگاه برخلاف رعایت مقررات ذیربط شده است.

- کنترلر بهره‌برداری به علت عدم نظارت بر کار ماموران و صدور مجوز قبولی دو قطار مقابل همدیگر با توجه به شرایط قبول و اعزام ۳ رام قطار در طرفین ایستگاه و عدم رعایت مقررات مربوطه

براساس تصمیمات متخذه برای ماموران ذیربط و مستقیم در حادثه برابر روال اداری ضمن تعلیق از کار، پرونده حادثه توسط کمیسیون سوانح ناحیه به قید فوریت تشکیل و جهت تصمیم‌گیری به هیئت تخلفات اداری ارسال شد.

مقرر شد نسبت به برکناری ماموران ارشد ناحیه (اعضای کمیسیون جلوگیری از سوانح) شامل معاون بهره‌برداری و ناوگان، روسای گروه سیر و حرکت و ایمنی اقدام و نسبت به توبیخ کتبی با درج در پرونده سایر روسای گروه (خط و ابنیه فنی، ارتباط و علائم الکتریکی، ناوگان) که مسؤلیت نظارتی مشترک داشته‌اند، اقدام شود.

در تاریخ ۹۳/۳/۱۷ با حضور مدیریت عامل، قائم مقام و معاونان راه آهن و مشاوران

مدیرعامل و اعضای کمیسیون عالی سوانح با توجه به جمع‌آوری اطلاعات اولیه حادثه فوق‌مورد بحث و بررسی و تبادل نظر قرار گرفت که پیامد آن تصمیماتی به شرح ذیل اتخاذ شد:

۱. مقرر شد به جهت سیر ایمن همه قطارها و جلوگیری از هرگونه خطای نیروی انسانی نسبت به نصب بالیس در ورودی ایستگاه‌ها و سیستم onboard بر روی همه لکوموتیوهای کشور حداکثر تا پایان سال جاری اقدام تا در مناطق مجهز به سیستم علائم الکتریکی از بروز این مورد (عبور از چراغ قرمز) جلوگیری به عمل آید.

۲. مقرر شد در محور تهران - مشهد جهت ورود قطارها به خط قبولی برابر سیستم علائم اقدام و عمل باطل نمودن مسیر پس از ورود قطار به بلاک ممنوع شود؛ به جز شرایط خاص و استثنایی که باید گزارش آن توسط کشیک مربوطه ارائه شود.

۳. با توجه به کمبود شدید نیروی انسانی در بخش سیر و حرکت علی‌الخصوص در بخش راهبری (لکوموتیوران) مقرر گردید اقدامات لازم جهت تسریع در جذب ۱۵۰۰ نفر لکوموتیوران و طی دوره‌های آموزشی مربوطه در سال جاری صورت پذیرد.

۴. مقرر شد به منظور تشدید کنترل‌های لازم از این پس صدور تاییدیه نهایی گواهینامه لکوموتیورانان و همچنین آزمایشات ادواری آنان به جای اداره کل سیر و حرکت توسط اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه صورت پذیرد.

۵. نظر به استفاده ایمن از سیستم C.T.C در محورهای مختلف از جمله محور تهران - مشهد اقدام به محلی (local) کردن کنترل ایستگاه تنها تحت شرایط خاص و پس از موافقت واحدهای ذیربط در مرکز باشد.

۳-۳- سانحه ریلی مشهد - یزد ۱۴۰۱

در جریان این حادثه، سه واگن از قطار مسافری مشهد- یزد در بلاک عباس آباد- ریزو در محدوده اداره کل راه آهن شرق از خط خارج شد. در این سانحه، بیش از بیست نفر کشته و چند نفر مصدوم شدند و اعضای کمیسیون سوانح راه آهن با حضور در محل سانحه خروج قطار مسافری، مساله را بررسی کردند.

گفتنی است قطار مسافری مشهد- یزد به دلیل برخورد با یک دستگاه بیل مکانیکی، در بلاک عباس آباد- ریزو در محدوده اداره کل راه آهن شرق از خط خارج شد.

التهایه در این خصوص، گزارش کمیسیون عالی سوانح در خصوص سانحه قطار مشهد - یزد به شرح زیر است؛

به‌منظور بررسی میدانی، جمع‌آوری اطلاعات و مشاهده آثار سانحه، اعضاء کمیسیون عالی سوانح به محض اطلاع به محل سانحه عزیمت و مراحل و عملکرد عوامل دخیل در سانحه را در

فرایند به هم پیوسته‌ای مورد بررسی قرار دادند، در این خصوص مستندات ایستگاهی، شواهد میدانی، اظهارات و مذاکرات با عوامل اجرایی، موارد ثبت شده توسط سیستم‌های نظارتی از جمله گراف سرعت لکوموتیو (ایونت) و ثبت اطلاعات لاگ ATC، مورد بررسی قرار گرفته و گزارش کامل آن به مسئولین ذی ربط ارسال شده است.

تجزیه و تحلیل مستندات و اطلاعات مذکور حاکی از عدم رعایت سرعت مجاز در سیر قطار مسافری در محل سانحه، انسداد غیرمجاز مسیر حرکت قطار مسافری توسط بیل مکانیکی و عدم رعایت مقررات ایمنی در محل عملیات تعویض تراورس به عنوان عامل اصلی وقوع سانحه است، همچنین در این خصوص عوامل دیگری که می‌توانست از وقوع سانحه جلوگیری نماید احصاء شده که به شرح ذیل اعلام می‌شود:

- ✓ عدم رعایت سرعت مجاز توسط راهبران قطار مسافری
- ✓ انسداد غیرمجاز مسیر حرکت قطار مسافری توسط بیل مکانیکی
- ✓ واگذاری مسؤلیت راهبری قطار به کمک لکوموتیوران بر خلاف مقررات عمومی سیر و حرکت توسط لکوموتیوران
- ✓ اعلام اتمام عملیات تعویض تراورس و برجیدن ایستگاه موقت قبل از جمع‌آوری ادوات و تجهیزات از روی خط آهن توسط سرپرست عملیات و مسؤل ایستگاه موقت
- ✓ عدم توجه راهبران قطار به تابلوهای هشداردهنده (تابلوهای تقلیل سرعت)
- ✓ عدم یادآوری تقلیل سرعت ۱۵ کیلومتر بر ساعت از سوی مسؤل ایستگاه عباس‌آباد

کمیسیون عالی سوانح پیشنهاد می‌کند به منظور عدم تکرار سوانح و به حداقل رساندن خطای نیروی انسانی نسبت به استفاده از تجهیزات ایمنی و نظارتی هوشمند، اصلاح ساختار نظارت بر ایمنی شبکه ریلی تکمیل کادر نظارت مناطق، ارتقاء سطح آموزش و اصلاح ساختار نظارت بر عملیات اجرایی با عنایت به برون‌سپاری فعالیت‌ها اقدام شود.

نتیجه‌گیری

با توجه به متن تحقیق، باید گفت که در قالب نتیجه، یافته‌های تحقیق در خصوص دغدغه‌های اصلی نظیر اینکهدر صورت رخداد سانحه در شبکه حمل و نقل ریلی کشور، مسئولیت مدنی و جبران خسارت بر عهده کیست و مبانی مسئولیت مدنی ناشی از سوانح ریلی چیست و در صورت تصادم دو وسیله نقلیه زمینی کدام دارای مسئولیت مدنی هستند نشان داد که نظام مسئولیت مدنی در سوانح ریلی بر اساس نظریه خطر و تقصیر و البته با پشتوانه‌های فقهی نظیر قاعده لاضرر و اتلاف در حقوق داخلی توجیه شده است و ارکان آن نیز با ارتکاب فعل منجر به سانحه ریلی، ورود ضرر ناشی از سانحه ریلی و نهایتاً رابطه سببیت بین وقوع فعل زیانبار با ورود ضرر در سانحه ریلی محقق می‌شود و حسب مورد مسئولیت بر دولت یا وزارت راه، شرکت‌های خصوصی، متصدی حمل و نقل یا اشخاص خاصی تحمیل خواهد شد.

فهرست منابع

- ۱) استفانی، گاستون، ژرژ لواسور، برنابولوک، (۱۳۸۳)، حقوق جزای عمومی، جلد اول، مترجم حسن دادبان، تهران، نشر دانشگاه علامه طباطبایی.
- ۲) پاک زاد، نورالله، (۱۳۹۴)، بررسی سوانح ریلی با رویکرد نقش عامل انسانی در سوانح راه آهن، مقاله ارایه شده به اولین همایش مدیریت پیشرفت‌ها و نوآوری‌ها.
- ۳) حسنی، محمد حسن، (۱۳۷۴)، مسؤلیت کیفری اشخاص حقوقی، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شهید بهشتی.
- ۴) دوپویی، پی یر ماری، (۱۳۶۹)، جرم بین المللی دولت، ترجمه علی حسین نجفی ابرنآبادی، مجله حقوقی دفتر خدمات بین المللی، شماره ۲۱.
- ۵) رستمی‌فر، علی، (۱۳۸۸)، بررسی نقش تحولات اقتصادی قرن بیستم بر مسؤلیت کیفری اشخاص حقوقی، مجله کانون وکلای دادگستری، شماره ۹۱.
- ۶) عزیزی، ابراهیم، (۱۳۸۵)، موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسؤلیت در مقابل مسافر و کالا، مجله تحقیقات حقوقی.
- ۷) فروهید، امیراسماعیل، (۱۳۹۷)، بررسی و تجزیه و تحلیل آماری مطالعات سوانح ریلی: مرور سیستماتیک، نشریه رویکردهای پژوهشی در مهندسی عمران و معماری، شماره ۹.
- ۸) گلدوزیان، ایرج و قربانی، ابراهیم، (۱۳۹۱)، مسؤلیت کیفری اشخاص حقوقی در کنوانسیون‌های بین المللی، مجله دادرسی، شماره ۹۳.
- ۹) نامیان، پیمان، (۱۳۸۶)، سیاست تقنینی ایران در قبال مسؤلیت کیفری اشخاص حقوقی، مجله دادرسی شماره ۶۶.
- 10) Calnan, Alan, (2009), Duty and Integrity in Tort Law, 1st ed., North Carolina, Carolina Academic Press.
- 11) Cooke, John, (2009) Law of Tort, 9th ed., Edinburgh, Pearson Longman.
- 12) Schaffer, Lisa, (2009), Torts for Paralegals, 1st ed., New York, McGraw Hill.

