

Dying in the Railway Area, Responsibility and Competent Authority: Analysis of an Decision of the Court of Appeal of Tehran Province of Tehran Province

Hassan Mohseni

Professor, Faculty of Law and Political Science,
University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding
Author)
Email: hmohseny@ut.ac.ir

Mobina Borhani

Master's degree student in Commercial
Transportation, University of Tehran, Tehran, Iran
Email: borhani.mobina@ut.ac.ir



Abstract

Determination of the amount of liability in railway accidents is the responsibility of the Railway Accident Commission, while the issuance of a judgment on damages in a civil lawsuit or liability in a criminal claim is in the jurisdiction of a competent court. However, prior reference to the Commission is not required, and the claimant or plaintiff can request the Commission's opinion as evidence during the process of the lawsuit or complaint. Moreover, the court can directly refer the matter to the Commission to determine the extent of liability. Mechanisms for objecting to the Commission's opinion are foreseen in the relevant regulations, but in any case, the Commission's opinion is considered as an expert opinion. Although the nature of the accident has an impact on who the

Journal of Critical Analysis of
Judicial Decisions

Iranian Law and Legal Research
Institute

Vol. 4 | No. 7 | Spring and
Summer 2025
(Original Article)

www.Analysis.illrc.ac.ir

DOI:
10.22034/analysis.2025.2048065.1099

party to the lawsuit is, in any way, rail transport law in the field of accidents requires serious investigation and study.

Keywords: The Railway Accidents; Railways; Rail Transport; Railway Accident Commission.



جان باختن در حریم ریلی، مسوولیت و مرجع صالح؛ نقد و بررسی دادنامه شعبه ۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

استاد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
(نویسنده مسئول)

Email: hmohseny@ut.ac.ir

حسن محسنی 

دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل تجاری دانشگاه تهران،
تهران، ایران

Email: borhani.mobina@ut.ac.ir

مینا برهانی 



دوفصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی

پژوهشکده حقوق و قانون ایران

دوره ۴ | شماره ۷ | بهار و تابستان ۱۴۰۴

(مقاله پژوهشی)

www. Analysis.illrc.ac.ir

DOI:

10.22034/analysis.2025.2048065.1099

چکیده

تعیین میزان مسوولیت در حوادث ریلی با کمیسیون سوانح راه آهن است و صدور حکم به خسارت در دعوای مدنی یا مسوولیت در دعوای کیفری با دادگاه صالح است. با وجود این، مراجعه پیشینی به کمیسیون لازم نیست و خواهان یا شاکی می تواند ضمن دعوا یا شکایت، اظهار نظر کمیسیون را به عنوان دلیل بخواهد یا این که دادگاه راساً به این کمیسیون تعیین میزان مسوولیت را ارجاع دهد. ساز و کارهایی برای اعتراض به نظریه کمیسیون در آیین نامه مربوط پیش بینی شده است ولی در هر حال نظر کمیسیون، نظریه کارشناسی به شمار می آید. گرچه چگونگی حادثه در طرفیت تاثیر دارد ولی در هر حال، حقوق حمل و نقل ریلی در حوزه حوادث، نیازمند بررسی و مطالعه جدی است.

کلیدواژه ها: سوانح ریلی؛ راه آهن؛ حمل و نقل ریلی؛ کمیسیون سوانح راه آهن

شماره دادنامه: ۹۴۰۹۹۷۰۲۲۰۴۰۰۵۰۴

تاریخ: ۱۳۹۴/۰۵/۰۴

خواسته یا اتهام: مطالبه دیه به نرخ روز به انضمام کلیه هزینه های دادرسی و حق الوکاله.

خواهان: اشخاص حقیقی.

خوانده: ۱) راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ ۲) شرکت رجا.

مرجع رسیدگی کننده (صدور رأی): شعبه ۱۸ دادگاه عمومی حقوقی تهران و شعبه ۴ دادگاه

تجدیدنظر استان تهران

رأی دادگاه نخستین

«در این پرونده خانم‌ها ش.ر. و ن.الف. دادخواستی به وکالت از ۱- خانم ر.الف. ۲- آقای س.م. ۳- خانم الف.م. به طرفیت ۱- شرکت ر. ۲- شرکت را. به خواسته مطالبه دیه به نرخ روز به انضمام کلیه هزینه های دادرسی و حق الوکاله مطرح کرده‌اند و چنین توضیح داده‌اند: «مرحوم ع.م. در تاریخ ۱۰/۵/۱۳۸۵ بر اثر برخورد با قطار، فوت می‌نماید. متعاقب شکایت اولیاء دم مرحوم ع.م. (خواهان ردیف ۱) و مرحوم ش.م. (مورث خواهان های ردیف ۲ و ۳) علیه شرکت را.، قرار منع تعقیب صادر می‌گردد و از بابت جنبه خصوصی بزه به لحاظ گذشت اولیاء دم قرار موقوفی تعقیب اصدار می‌یابد. حسب اعتراض اولیاء دم به قرار اخیرالذکر پرونده به شعبه ۱۱۴۴ دادگاه عمومی تهران ارجاع که منجر به صدور دادنامه شماره ۹۰۰۳۵۷ مورخ ۲۶/۷/۱۳۸۶ مبنی بر رد اعتراض می‌گردد. متعاقب اعاده دادرسی از سوی اولیاء دم مرحوم، پرونده به شعبه ۱۱۵۶ دادگاه عمومی جزایی تهران ارجاع و منجر به صدور دادنامه شماره ۳۴۶ مورخ ۲۲/۵/۱۳۹۰ مبنی بر نقض قرار موقوفی تعقیب مذکور و استحقاق اولیاء دم به دریافت دیه به استناد ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن آه‌ن مصوب ۷/۴/۱۳۴۹ می‌گردد. علی‌ایحال نظر به اینکه علیرغم مراجعات مکرر اولیاء دم جهت دریافت خسارت و دیه فرزندشان، حسب اعلام کتبی راه آهن و متعاقباً اداره خسارت بیمه‌های مسئولیت شرکت بیمه ایران خسارت غیرقابل پرداخت اعلام گردید...»

بر این مبنا تقاضای رسیدگی به موضوع شده است. دادگاه با ملاحظه محتویات پرونده و استماع اظهارات مطرح شده و لوایح ابراز شده از جانب طرفین، نظر به اینکه دلیل و مدرکی

که مؤید توجه دعوا به خواننده ردیف نخست باشد از جانب خواهان‌ها اقامه و ارائه نشده است با این وصف و به استناد بند ۴ ماده ۸۴ و ماده ۸۹ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، قرار رد دعوا در اینباره صادر و اعلام می‌دارد و در خصوص دعوای خواهان‌ها به طرفیت خواننده ردیف دوم با توجه به دادخواست تقدیمی و مدارک ابرازی از جانب خواهان‌ها که مؤید فوت مورث آنان در اثر برخورد با قطار می‌باشد، با توجه به نظر کارشناس منتخب و اینکه خواننده وفق ماده یک قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ مکلف بوده مسئولیت خود را به خسارتهای بدنی و مالی نسبت به اشخاص ثالث را بیمه نمایند و خواننده دلیل و مدرکی در اینباره اقامه و ارائه نکرده است و بر این مبنا به جهت اینکه از سوی خواننده ایراد موجه و مدلی که موجب خدشه در خواسته خواهان‌ها شود به عمل نیامده است، با این وصف خواسته خواهان‌ها را وارد دانسته و به استناد ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب سال ۱۳۴۷ و ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب سال ۱۳۴۹، خواننده ردیف دوم را به پرداخت مبلغ یک میلیارد و صد و چهل میلیون ریال در حق خواهان‌ها با لحاظ حصه هر یک وفق گواهی حصر وراثت ابرازی محکوم می‌کند و به استناد مواد ۵۱۵ و ۵۱۹ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، خواننده یاد شده را به پرداخت مبلغ بیست و دو میلیون و هشتصد و پنج هزار ریال بابت هزینه دادرسی و همچنین پرداخت مبلغ پنج میلیون ریال بابت هزینه کارشناس و همچنین پرداخت مبلغ بیست و هفت میلیون و هفتصد و بیست هزار ریال بابت حق الوکاله وکیل در مرحله بدوی در حق خواهان‌ها محکوم می‌کند. بدیهی است در صورت قطعیت دادنامه، اجرای آن مستلزم پرداخت مابه التفاوت هزینه دادرسی توسط خواهان‌ها می‌باشد و رعایت تبصره ۴ ماده ۱۰۳ قانون مالیاتهای مستقیم درباره حق الوکاله وکیل ضروری می‌باشد. آراء صادر شده حضوری و ظرف بیست روز پس از ابلاغ به طرفین، قابل اعتراض و تجدیدنظر در دادگاه محترم تجدیدنظر استان تهران می‌باشد».

رییس شعبه ۱۸ دادگاه عمومی حقوقی تهران - ح

رای دادگاه تجدیدنظر استان تهران

«شرکت ر. با وکالت آقای م. الف به طرفیت آقای س. م. و خانم الف. م. و ر. الف. نسبت به دادنامه ۰۶۴۵-۳۱/۶/۱۳۹۲ صادره از شعبه ۱۸ دادگاه عمومی حقوقی تهران مشعر بر صدور حکم به محکومیت شرکت را. به پرداخت دیه فوت مصدوم در حادثه اتفاقی و خسارت دادرسی تجدیدنظرخواهی نموده‌اند، با عنایت به اینکه حسب ادعا مرحوم با قطار مسافری تصادف و در نهایت فوت نموده است و متولی امور مسافری شرکت رجاء می‌باشد و ارتباطی به شرکت راه آهن که مستقل از شرکت یاد شده است، ندارد و اینکه واگن‌ها حسب اعلام وکلاء تجدیدنظرخوانده متعلق به شرکت رجاء و کشنده (دیزل) متعلق به شرکت راه آهن می‌باشد، رافع تکلیف محکمه بدوی در توجه به ایراد اساسی و عدم توجه دعوی به شرکت راه آهن نیست، چرا که بکار گیرنده کشنده واگن‌ها در امر جابجایی مسافران، شرکت رجاء می‌باشد. لذا صرف نظر از اینکه مراتب در کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن براساس تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب سال ۱۳۸۴ مطرح نگردیده است، ایراد شکلی معموله که از بدو امر معمول گردیده و محکمه بدوی بی‌توجه به آن رأی داده است، وارد می‌باشد. علیهذا به استناد ماده ۳۵۸ از قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و ماده ۸۹ ناظر به بند ۴ از ماده ۸۴ از همان قانون، ضمن نقض دادنامه مارالذکر به جهت عدم توجه دعوی به تجدیدنظرخواه، قرار ردّ دعوی صادر می‌گردد.»

شعبه ۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران - رئیس و مستشار. ه. ج - ب. س.

مقدمه

حقوق حمل و نقل با وجود دیرینگی حمل و نقل و وسائل آن، حقوقی تازه و جوان است از این رو، بسیاری موضوعات آن برای دادخواهان و حتی دادگاه‌ها ناشناخته است. برای نمونه مساله طرفیت دعوا در این حقوق همیشه با چالش راه دار و راه ساز و متصدی حمل و نقل و شرکت های تجاری دخیل و راننده و دارنده و وسایل و ادوات حمل و نقل درگیر است. پیچیدگی روابط نیز بر پیچیدگی مسائل حقوقی حمل و نقل اثر دارد (برای

مطالعه بیشتر ر.ک: محسنی، ۱۴۰۳، ص. ۸۳-۱۱). حقوق حمل و نقل امروز امروز به سوی حقوق مسئولیت یا ضمان در حمل و نقل حرکت کرده است و این حرکت بیش از هر چیز نتیجه پیچیدگی روابط در کنار الزامات رعایت قواعد آیین دادرسی است. رای‌های این نوشته که به ترتیب از دادگاه نخستین و تجدیدنظر تهران صادر شده اند، سه مسئله اساسی در ذهن به وجود می‌آورد و آن سه عبارتند از این که خواننده در دعاوی حمل و نقل ریلی کیست و تفکیک میان مرجع تعیین میزان مسوولیت کیفری و مدنی و مرجع رسیدگی و صدور رای چگونه است، و سرانجام این که تاثیر نوع حادثه بر آن دو پرسش چیست.

اهمیت مسئله اول آن جا نمایان می‌شود که با پدیده‌ای در مسئولیت مدنی یا کیفری مواجه هستیم و لازم است بدانیم برای جبران خسارت و بازگشت به حالت اولیه و یا مجازات مسبب ورود زیان، باید چه شخصی را خوانده یا مشتکی عنه قرار دهیم؛ وانگهی، تعیین تکلیف مرجع صالح در این دعاوی به جلوگیری از اتلاف زمان و هزینه کمک شایانی می‌کند.

این نقد مشتمل بر دو بخش عمده خواهد بود که در بخش اول توضیحی از مفاد رای ارائه خواهد شد و بخش دوم نیز به دو گفتار ایرادات ادبی و نگارشی و نقد و بررسی حقوقی آراء تقسیم خواهد شد که گفتار دوم خود مشتمل بر دو قسمت بررسی شکلی و ماهوی است. هدف این پژوهش، افزون بر نقد و بررسی رای‌ها به منظور توسعه و پیشرفت حقوق ایران، شناخت نزاع‌های رویه قضایی در دعاوی پر بسامد حمل و نقل و آموزش پیشینی موضوعات حقوقی و افزایش پیش بینی پذیری قانون در دادگستری است.

۱- گزارش پرونده

این پرونده در ابتدا، به صورت دعوای کیفری، اواسط دهه هشتاد شمسی گشوده شد و نهایتاً برابر آنچه که در دادنامه نخستین آمده «پرونده به شعبه ۱۱۵۶ دادگاه عمومی جزایی تهران ارجاع و منجر به صدور دادنامه شماره ۳۴۶ مورخ ۲۲/۵/۱۳۹۰ مبنی بر نقض قرار موقوفی تعقیب مذکور و استحقاق اولیاءدم به دریافت دیه به استناد ماده ۴ قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷/۴/۱۳۴۹ می‌گردد».

پس از آن، آنچنان که در دادنامه نخستین آمده، چون با وجود مراجعات مکرر اولیاء دم جهت دریافت خسارت و دیه فرزندشان، حسب اعلام کتبی راه آهن و متعاقباً اداره خسارت بیمه‌های مسئولیت شرکت بیمه ایران، خسارت غیرقابل پرداخت اعلام گردید دعوای مدنی کنونی طرح شد.

گرچه گزارش مفصلی از دعوای مدنی در دست نداریم و با مطالعه متن این دو رای در می‌یابیم که با یک سانحه ریلی مواجه هستیم که منجر به کشته شدن یک انسان شده است. خواسته ی خواهان ها (اولیای دم مقتول)، مطالبه دیه به نرخ روز به انضمام کلیه هزینه های دادرسی و حق الوکاله است. خواهان ها این بار، در این دعوا، دو خوانده را طرف دعوا قرار دادند شرکت راه آهن و شرکت مسافری رجا.

دادگاه نخستین درباره توجه دعوا به شرکت رجا، قرار رد صادر نمود و شرکت راه آهن را محکوم به پرداخت مطالبات خواهان ها نمود.

تجدیدنظرخواهی شرکت راه آهن بر این جهات تاکید داشت:

یک: مرحوم با قطار مسافری تصادف کرده و در نهایت فوت نموده است و متولی امور مسافری شرکت رجاء می باشد و دعوا از این رو، ارتباطی به شرکت راه آهن که مستقل از آن شرکت است ندارد و

دو: اینکه واگن ها متعلق به شرکت رجاء و کشنده (دیزل) متعلق به شرکت راه آهن می باشد، رافع تکلیف دادگاه نخستین در توجه به ایراد اساسی و عدم توجه دعوی به شرکت راه آهن نیست، چرا که به کارگیرنده کشنده واگن ها در جابجایی مسافران، شرکت رجاء می باشد. دادگاه تجدیدنظر استان، از یک سو، ارجاع امر به کمیسیون جلوگیری از سوانح راه آهن براساس تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب ۱۳۸۴^۱ را برای تعیین میزان مسوولیت لازم دانست و از سوی دیگر، دعوا را نیز متوجه ندانست.

^۱. تعیین میزان مسوولیت های کیفری 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. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون های فوق موضوع به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی ارجاع و نظریه این کمیسیون غیر قابل

۲- نقد و بررسی رای

۱-۲- ایرادات ادبی و نگارشی رای

۱. در میانه رای دادگاه نخستین واژگان «دلیل و مدرک موید توجه دعوا به خواننده....» به کار رفته است اما نگارنده رای مشخص نکرده است چه «دلایل و مدارکی» مورد نظر هستند. وجود کلمات موسع و تفسیرپذیر در رای، می‌تواند اثر اقناعی رای را کاهش دهد.

۲. بی‌گمان به کارگیری علائم نگارشی به درستی و به اندازه‌ی کافی، از یاری رسان‌های خواندن و فهم یک متن هستند. به خصوص که متون حقوقی دارای محتوا و کلمات دشواری هستند و علائم نگارشی به نگهداری تمرکز خواننده کمک می‌کنند. برای نمونه در میان رای نخستین آمده است:

«دادگاه با ملاحظه محتویات پرونده و استماع اظهارات مطرح شده و لوائح ابراز شده از جانب طرفین، نظر به اینکه دلیل و مدرکی که مؤید توجه دعوا به خوانده ردیف نخست باشد از جانب خواهان‌ها اقامه و ارائه نشده است با این وصف و به استناد بند ۴ ماده ۸۴ و ماده ۸۹ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، قرار رد دعوا در این باره صادر و اعلام می‌دارد....».

به باور نویسندگان، بهتر بود پس از «ارائه نشده است» و پیش از «با این وصف» از علامت نگارشی درنگ‌نا استفاده می‌شد تا در خوانش متن و فهم خواننده خلل ایجاد نکند و موضوع را در میان جمله عوض نشود. البته وجود عبارت «با این وصف» در آن جا، درست نمی‌نماید.

۳. در همین جمله با ایراد دیگری مواجه هستیم؛ واژه «صادر» در لغت نامه دهخدا با افعال «شدن» و «گشتن» آمده است نه با فعل «داشتن». البته کلمه «اعلام» در متن کتاب‌های ارزشمند کليلة و دمنه، سندبادنامه و ترجمه تاریخ‌یمینی با فعل «دادن» آمده است اما

اعتراض می‌باشد که در صدور آرای قضایی به عنوان نظر کارشناسی ملاک عمل قرار می‌گیرد. راه آهن و شرکت‌های موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسئولیت مدنی مسؤول جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده می‌باشند.

چون افعال این دو کلمه (صادر و اعلام) متفاوت هستند، نمی شود فعل یکی را حذف به قرینه لفظی کرد و باید فعل هر کدام را جداگانه نوشت.

۴. بلند و طولانی بودن جملات یکی از ایرادات و اشکالات رایج است. کوتاهی جملات اصل است. جمله هر چقدر کوتاه تر باشند، فهم متن و تمرکز بر آن آسان تر است مشروط به آن که «مراد افاده شود» (سمیعی گیلانی، ۱۴۰۱، ۱۱۳). جملات طولانی موجب پراکنده شدن ذهن خواننده می شوند. ضرب المثل معروف ویراستاری «زود و زیاد فعل بیار» در اینجا می تواند الگو قرار بگیرد. البته طولانی بودن جملات چندان بی دلیل هم نیست؛ زیرا با پیچیده نویسی یک جمله، می توان زیرکانه فقر محتوایی آن را پنهان کرد. جمله ای که نیاز باشد بیش از یک بار خوانده شود تا بتوان محتوای آن را درک و هضم کرد، یعنی نیاز به بازنویسی دارد.

۵. بهتر است واژگان عربی تا حد امکان با فارسی جایگزین شوند تا این «قند پارسی» همواره در دسته زبان های زنده دنیا باقی بماند و استفاده از واژگان ساده فارسی باعث نزدیک شدن حقوق به فهم مردم شود. در متن دو رای مورد نظر، کلماتی مانند اخیرالذکر، متعاقب، علی ایحال، علیهذا، وفق، مارالذکر و... واژگانی هستند که جایگزین های خوب فارسی دارند: پیش گفته؛ پیرو؛ به هر روی؛ بنا بر این؛ و گفته شده به زیبایی می توانست آورده شود.

۲-۲- نقد و بررسی شکلی و ماهوی رای

۱. اولویت بررسی یک رای از دیدگاه نگارندگان، تعداد و ترکیب قضات و اطمینان از رعایت مواد ۱۴ و ۲۰ قانون تشکیل دادگاه های عمومی و انقلاب است که در رای تجدیدنظر به درستی رعایت شده است. اجرای تعدد قاضی در مراجع عالی، گوهری است که قدرش را باید خوب دانست چه موجب غنای استدلال و تامین استقلال و بی طرفی قاضی می شود. از این رو، مشارکت پویای قضات در شور و صدور رای تضمین مهمی در فرایند دادرسی است.

۲. هر دو رای مستدل هستند و از این جنبه، انتقادی به آن ها وارد نیست.

۳. مسامحه و استنکافی از سوی مرجع قضایی نسبت به انشای رای و تعیین تکلیف برای تک تک خواسته های خواهان ها دیده نمی شود.
۴. تناقضی در احکام صادر شده وجود ندارد.
۵. احکام از نظر مستند بودن نقصی ندارند.
۶. در خصوص سمت خواهان، بهتر بود اطلاعاتی از مستندات مورث بودن آقای س.م. و خانم الف.م. ذکر می شد تا نمایندگی آنان از خواهان اولیه که در زمان اعاده دادرسی فوت شده است، احراز می شد.
۷. به استناد تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب سال ۱۳۸۴ که مورد توجه قضات تجدیدنظر نیز قرار گرفته است: «تعیین میزان مسئولیت های کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیتهای راه آهن توسط کمیسیون های جلوگیری از سوانح راه آهن مستقر در نواحی صورت می پذیرد. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون های فوق موضوع به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی ارجاع و نظریه این کمیسیون غیر قابل اعتراض می باشد که در صدور آرای قضایی به عنوان نظر کارشناسی ملاک عمل قرار میگیرد.»
- راه آهن و شرکتهای موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسئولیت مدنی مسئول جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده می باشند»، کارشناسی میزان مسوولیت حادثه و خسارت ها بر عهده کمیسیون جلوگیری از سوانح راه آهن است.
- این کمیسیون به صورت حضور در محل حادثه، بررسی علل و عوامل وقوع آن و انجام تحقیقات اولیه از مباشرین، مسببین و شاهدین کار می کند. کمیسیون پس از تکمیل تحقیقات ضمن تشکیل جلسه با حضور کلیه اعضا و تعیین خسارات وارده به ناوگان، خط و ابنیه فنی، علائم، تأسیسات و تجهیزات، افراد و دیگر موارد ناشی از سانحه، علت یا علل وقوع سانحه، مسئول یا مسئولین آن و میزان مسئولیت هر یک را طی صورتجلسه ای تعیین می نماید و در مواردی که سوانح ریلی منجر به قتل یا جرح شود یک نسخه از نظریه

کمیسیون به نیروی انتظامی راه آهن ارسال می‌گردد. نیروی انتظامی ناحیه بعنوان ضابط دادگستری مکلف است نظریه کمیسیون را به همراه پرونده قضایی به دادگستری محل ارسال نماید (ماده ۳ آیین نامه اجرایی کمیسیونهای جلوگیری از سوانح راه آهن ۱۳۸۶). در تبصره ماده ۴ پیش بینی شده است که در مواردی که پرونده در مراجع قضایی در حال رسیدگی بوده و اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون سوانح ناحیه اعتراض داشته باشند، موضوع جهت رسیدگی و اظهارنظر به کمیسیون عالی سوانح ارجاع خواهد شد. این بدین معنی است که امکان اعتراض در همان فرایند وجود دارد و مراجع قضایی در این مرحله نیز قادر به تغییر میزان مسوولیت نبوده و ملزم به ارجاع امر به کمیسیون عالی سوانح هستند.

مطابق ماده ۶ این آیین نامه، نظریه کمیسیون عالی سوانح راه آهن غیرقابل اعتراض بوده و نظریه این کمیسیون و نیز نظریه کمیسیونهای سوانح نواحی (در صورت عدم اعتراض اصحاب دعوی در موعد مقرر) در صدور آرای قضایی به عنوان نظریه کارشناسی ملاک عمل قرار می‌گیرد.

این کارشناسی که به عنوان کارشناسی اشخاص حقوقی در حمل و نقل بسیار رایج است (مانند سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و کشتیرانی و حتی حمل و نقل جاده-ای)^۱ به علت پیچیدگی و تخصص بر عهده این نهادها گذاشته است تا کار کارشناسی دقیق‌تر، سریع‌تر و آسان و کم هزینه‌تر از کارشناسی کارشناسان پیش رود.

۱. بند الف ماده ۱ قانون تشکیل سازمان پزشکی قانونی سال ۱۳۷۲ «اظهارنظر در امور پزشکی قانونی و کارشناسی آن ... به دستور مراجع ذیصلاح قضایی» را در صلاحیت این سازمان قرار داده. همچنین است حکم ماده ۳ قانون نظام پزشکی سال ۱۳۸۸ که «اظهارنظر در مورد جرائم پزشکی به عنوان مرجع رسمی به دادگاهها و دادرها» را در صلاحیت این نظام قرار داده. و نیز نظریه اولیه افسران کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی به حکم ماده ۱۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹ در حکم چنین نظریه‌ای است. و نیز تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی سال ۱۳۸۴؛ و ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری سال ۱۳۲۸ و آیین نامه سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) سال ۱۳۹۰؛ و نیز مسوولیت سازمان بنادر و دریانوردی در بررسی سوانح دریایی به موجب قوانین داخلی و بین المللی؛ همچنین است

پس، دادگاه عمومی میزان مسئولیت را تعیین نمی‌کند بلکه بر بنیاد «تعیین میزان مسئولیت های کیفری و مدنی» در کمیسیون نسبت به شیوه کیفر یا جبران خسارت تصمیم می‌گیرد. از این رو، رای دادگاه تجدیدنظر استان که به این معنی تاکید دارد، به درستی صادر شده است.

۸. با وجود این، چنین به نظر می‌رسد که مراجعه نمودن خواهان به کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن موجب نقض رای نخستین نباید باشد و دادگاه تجدیدنظر استان می‌تواند به استناد ماده ۲۵۷ قانون آیین دادرسی مدنی ناظر بر ماده ۳۵۶ آن قانون به کمیسیون برای اظهارنظر کارشناسی مراجعه کند. الزام به مراجعه پیشینی به کمیسیون با اقتدار قضایی و ماهیت کارشناسی نظرات کمیسیون سازگار نیست.

۹. چون فرق است بین حادثه ای که صرفاً ناشی از غفلت لوکوموتیوران است و حادثه ای که مستهلک بودن ریل هم در آن تاثیر داشته است، در حوادثی که شرایط ریل ها، غفلت سوزن‌بان، تاریک بودن مسیر و عوامل مشابه در آن تاثیرگذار بوده اند، شرکت راه آهن ممکن است مسئول باشد زیرا این عوامل در دایره وظایف آن شرکت می باشد و کوتاهی شرکت راه آهن در انجام وظایفش، همه یا درصدی از سبب بروز حادثه بوده است و این سخن متکی و مستند است به ماده واحده سال ۱۳۹۰ که مقرر داشته: «به منظور حمل و نقل بار و مسافر بوسیله راه آهن و انجام امور مربوط به تجهیز و توسعه و ایجاد و نگهداری و بهره‌برداری از خطوط و تأسیسات راه آهن کشور شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران (سهامی خاص) وابسته به وزارت راه و شهرسازی به مدت نامحدود تشکیل می‌گردد».

کسی که در اداره تشخیص هویت و پلیس بین الملل «در اعلام نظر دخالت مستقیم داشته است» برابر ماده ۲۲۶ قانون آیین دادرسی مدنی، در حکم کارشناس رسمی است. همچنین است حکم ماده ۲۷ قانون نظام مهندس و کنترل ساختمان ۱۳۷۴ درباره مهندسان دارای پروانه اشغال. کارشناسی در سوانح هوایی، ریلی و دریایی افزون بر حل و فصل منازعات خصوصی، اصطلاحاً برای آموختن و درس گرفتن آیندگان است. بنگرید: محسنی، ۱۴۰۱، ۱۵۳-۱۸۱.

بر این اساس، استدلال قاضی مبنی بر اینکه چون مالکیت کشنده متعلق به شرکت راه آهن است، دلیل بر مسئولیت وی نیست، به نظر استدلال درستی می‌آید پس چون شرکت حمل و نقل ریلی رجا، در این جا متصدی است، دعوا متوجه آن شرکت خواهد بود. با این وصف، مساله طرفیت یا اطلاع شرکت بیمه یا رعایت مقررات ماده ۵۰ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵ امروز می‌تواند یکی از مسائل موثر در فرایند دادرسی باشد.^۱ همچنین باید گفت موضوع این رای درباره فروضی نیست که مسئولیت حسب نظریه کمیسیون سوانح، متوجه شرکت راه آهن و دیگر شرکت‌ها است.^۲

۱. کلیه مراجع قانونی رسیدگی به دعاوی مرتبط با حوادث رانندگی از قبیل دادسرا و دادگاههای رسیدگی کننده به دعاوی ناشی از حوادث موضوع این قانون مکلفند صندوق یا شرکت بیمه مربوط را در مواردی که صندوق یا شرکت بیمه، طرف دعوی نباشند از طرح دعوی علیه مسبب حادثه مطلع نموده، زمان تشکیل جلسات دادگاه را رسماً به آنان اطلاع دهند. همچنین دادگاه مکلف است پس از صدور رأی، نسخه ای از رأی صادر شده را به آنها ابلاغ کند. در این موارد، بیمه گر یا صندوق می‌توانند با رعایت مقررات قانون آیین دادرسی مدنی نسبت به خسارات بدنی و مالی در دعوی وارد شده یا پس از صدور رأی قطعی مطابق مقررات آیین دادرسی مدنی اعتراض ثالث کنند.

تبصره ۱- اعتراض ثالث شرکت بیمه یا صندوق مانع از اجرای حکم نیست.

تبصره ۲- عدم اعلام مراتب طرح دعاوی مرتبط با حوادث رانندگی موضوع این قانون حسب مورد به بیمه گر مربوط یا صندوق یا عدم ابلاغ رأی به آنها مستوجب مجازات انتظامی درجه سه موضوع ماده (۱۳) قانون نظارت بر رفتار قضات است.

۲. در فراز پایانی تبصره ۲ ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی سال ۱۳۸۴ چنین آمده است: «راه آهن و شرکتهای موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسئولیت مدنی مسؤول جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده می‌باشند».

نتیجه گیری

بررسی این رای‌ها، تنها بهانه‌ای بود برای بازخوانی موضوع حوادث ریلی و آیین دادرسی رسیدگی به آن در مراجع کارشناسی و قضایی به عنوان بخشی از حقوق حمل و نقل در ایران.

حقوق حمل و نقل با وجود دیرینگی، از نگاه دانشگاهی حقوقی نو است و نیاز دارد به پژوهش و تحقیق.

نقد رای حاضر نشان می‌دهد که تنها حقوق حمل و نقل نزد دادخواهان ناشناخته نیست؛ مراجع قضایی نیز در این حوزه ناآشنا نشان می‌دهند.

دادخواهی از دادگاه برای مطالبه خسارات ناشی از حوادث ریلی گرچه از نگاه تعیین میزان مسؤولیت مدنی و کیفری مستلزم نظریه کمیسیون سوانح راه آهن است ولی، مراجع به این کمیسیون مقدمه مراجعه به دادگستری نیست.

خواننده قرار دادن شرکت راه آهن ایران و شرکت حمل و نقل ریلی رجا حسب مورد می‌تواند به دادگاه در تشخیص توجه دعوا کمک کند. به ویژه اگر پیش از طرح دعوا به کمیسیون مرقوم مراجعه نشده باشد. پس اگر کمیسیون میزان مسؤولیت مدنی یا کیفری را تشخیص داده باشد، مرجع قضایی بر اساس نظریه کارشناسی آن کمیسیون پیرامون طرفیت دعوا یا عنایت به مسؤولیت رسیدگی می‌کند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

فهرست منابع

۱. سمیعی گیلانی، احمد (۱۴۰۱)، نگارش و ویرایش، تهران، سمت.
۲. محسنی، حسن (۱۴۰۳)، حقوق حمل و نقل در رای-های وحدت رویه دیوان عالی کشور، تهران، مرکز مطبوعات قوه قضاییه.
۳. محسنی، حسن (۱۴۰۱)، بهره کارشناسی در کاربرست و نمایاندن دانش سودمند در اثبات (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، آمریکا و فرانسه)، مطالعات حقوقی معاصر، دوره ۱۳، شماره ۲۶، ص. ۱۵۳-۱۸۱.

