

مسئولیت مدنی شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران

حمید عبداللهی^۱

^۱ کارشناس ارشد حقوق خصوصی، موسسه آموزش عالی غیرانتفاعی فاران مهر دانش، تهران، ایران

چکیده

این پژوهش به بررسی مسئولیت مدنی شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب های بدنی وارده به مسافران می پردازد. شرکت بهره برداری مترو، به عنوان یکی از شرکت های وابسته به شهرداری، دارای روابط حقوقی با مسافران در زمینه مسئولیت مدنی است که این موضوع از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده و به صورت کافی مورد بررسی قرار نگرفته است. سوال اساسی این است که: در نظام حقوقی ایران، مبنای مسئولیت شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب های بدنی مسافران چیست؟ یافته های تحقیق نشان می دهد که مبنای نظری حاکم بر مسئولیت شرکت بهره برداری مترو در قبال مسافران، نظریه تقصیر است. بنابراین، شرکت بهره برداری مترو در مواردی که تقصیر متوجه شرکت باشد، مسئول جبران خسارات وارده به مسافران خواهد بود.

واژه های کلیدی: مترو، مسافران، مسئولیت مدنی، آسیب بدنی، تقصیر.

مقدمه

در دنیای امروز، حمل و نقل عمومی نقش حیاتی در زندگی شهروندان ایفا می‌کند. مترو، به عنوان یکی از مهم‌ترین و کارآمدترین وسایل حمل و نقل شهری، روزانه میلیون‌ها نفر را در شهرهای بزرگ جابجا می‌کند. با این حال، استفاده از مترو، همانند هر سیستم حمل و نقل دیگری، با خطرات و حوادثی همراه است که می‌تواند منجر به آسیب‌های بدنی مسافران شود. در این میان، مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال این آسیب‌ها، موضوعی است که نیازمند بررسی دقیق و همه‌جانبه است.

شرکت بهره‌برداری مترو، به عنوان یک نهاد عمومی غیردولتی وابسته به شهرداری، وظیفه ارائه خدمات حمل و نقل ایمن و مطمئن به شهروندان را بر عهده دارد. این شرکت، با بهره‌گیری از تجهیزات و فناوری‌های پیشرفته، سعی در ارائه بهترین خدمات به مسافران دارد. با این وجود، حوادثی نظیر ازدحام جمعیت، نقص فنی در تجهیزات، بی‌احتیاطی کارکنان و یا حوادث غیرمترقبه می‌تواند منجر به آسیب‌های بدنی مسافران شود.

مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب‌های بدنی مسافران، از جمله موضوعات مهم و چالش‌برانگیز در حوزه حقوق شهری است. این مسئولیت، ناشی از تعهد شرکت به ارائه خدمات ایمن و مطمئن به مسافران است و در صورت نقض این تعهد، شرکت موظف به جبران خسارات وارده به مسافران خواهد بود.

بررسی مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو، نیازمند توجه به مبانی نظری و اصول حقوقی حاکم بر این حوزه است. نظریه‌های مختلفی در خصوص مسئولیت مدنی وجود دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به نظریه تقصیر، نظریه خطر و نظریه تضمین حق اشاره کرد. هر یک از این نظریه‌ها، مبنای متفاوتی برای مسئولیت مدنی ارائه می‌دهند و در تعیین مسئولیت شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب‌های بدنی مسافران، نقش مهمی ایفا می‌کنند.

علاوه بر مبانی نظری، بررسی مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو، نیازمند توجه به قوانین و مقررات مربوطه نیز می‌باشد. قانون مسئولیت مدنی، قانون شهرداری‌ها و سایر قوانین و مقررات مرتبط، چارچوبی را برای تعیین مسئولیت شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب‌های بدنی مسافران فراهم می‌کنند.

در این میان، شناخت ارکان مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. وجود ضرر، فعل زیانبار و رابطه سببیت، از جمله ارکان اصلی مسئولیت مدنی هستند که در صورت وجود این ارکان، شرکت بهره‌برداری مترو مسئول جبران خسارات وارده به مسافران خواهد بود.

در نهایت، بررسی مراجع صالح رسیدگی به دعاوی مسئولیت مدنی علیه شرکت بهره‌برداری مترو، از دیگر موضوعات مهمی است که در این پژوهش مورد بررسی قرار خواهد گرفت. شناخت مراجع صالح، به مسافران آسیب‌دیده کمک می‌کند تا بتوانند به نحو موثرتری حقوق خود را پیگیری کنند و خسارات وارده را جبران نمایند.

با توجه به اهمیت و ضرورت بررسی مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب‌های بدنی مسافران، این پژوهش با هدف بررسی مبانی نظری، قوانین و مقررات مربوطه، ارکان مسئولیت مدنی و مراجع صالح رسیدگی به دعاوی، انجام خواهد شد. امید است که نتایج این پژوهش، بتواند گامی موثر در جهت حمایت از حقوق مسافران و ارتقای سطح ایمنی در سیستم حمل و نقل مترو باشد.

مبانی نظری

مسئولیت مدنی شرکت مترو در قبال آسیب بدنی مسافران

مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب‌های بدنی مسافران، موضوعی پیچیده و چندوجهی است که نیازمند بررسی دقیق مبانی نظری مختلف در این حوزه می‌باشد. در این بخش، به بررسی تفصیلی مهم‌ترین نظریه‌های مطرح در زمینه مسئولیت مدنی، از جمله نظریه تقصیر (مسئولیت مبتنی بر تقصیر)، نظریه خطر (مسئولیت بدون تقصیر) و نظریه تضمین حق، می‌پردازیم و تلاش می‌کنیم تا با تحلیل نقاط قوت و ضعف هر یک از این نظریه‌ها، مبنای مناسب‌تری برای مسئولیت شرکت مترو ارائه دهیم.

مسئولیت مبتنی بر تقصیر

نظریه تقصیر، که به عنوان نظریه سنتی و کلاسیک مسئولیت مدنی نیز شناخته می‌شود، بر این اصل استوار است که شخص تنها در صورتی مسئول جبران خسارت وارده به دیگری است که مرتکب تقصیر شده باشد. تقصیر، به معنای انحراف از رفتار متعارف و مورد انتظار یک انسان متعارف در شرایط مشابه است. به عبارت دیگر، تقصیر عبارت است از انجام عملی که یک انسان متعارف از انجام آن خودداری می‌کند، یا خودداری از انجام عملی که یک انسان متعارف آن را انجام می‌دهد. در حوزه مسئولیت مدنی شرکت مترو، نظریه تقصیر به این معناست که شرکت تنها در صورتی مسئول جبران خسارت‌های بدنی وارده به مسافران است که اثبات شود شرکت یا کارکنان آن در انجام وظایف خود مرتکب تقصیر شده‌اند. این تقصیر می‌تواند به صورت‌های مختلفی بروز کند، از جمله:

- **عدم رعایت استانداردهای ایمنی:** شرکت موظف است استانداردهای ایمنی لازم را در طراحی، ساخت، نگهداری و بهره‌برداری از سیستم مترو رعایت کند. عدم رعایت این استانداردها، مانند عدم نصب علائم هشداردهنده مناسب، عدم نگهداری صحیح از تجهیزات و تأسیسات، و یا عدم آموزش کافی به کارکنان، می‌تواند مصداقی از تقصیر محسوب شود.
- **بی‌احتیاطی و سهل‌انگاری کارکنان:** کارکنان شرکت مترو، از جمله رانندگان قطار، مسئولان ایستگاه‌ها و نیروهای حراست، باید در انجام وظایف خود دقت و احتیاط لازم را داشته باشند. بی‌احتیاطی و سهل‌انگاری آن‌ها، مانند رانندگی با سرعت غیرمجاز، عدم توجه به علائم هشداردهنده، و یا عدم نظارت کافی بر مسافران، می‌تواند منجر به وقوع حوادث و آسیب‌های بدنی شود.
- **عدم پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث:** شرکت مترو موظف است با بررسی و تحلیل خطرات احتمالی، اقدامات لازم را برای پیشگیری از وقوع حوادث انجام دهد. عدم پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث، مانند عدم نصب سیستم‌های اطفاء حریق مناسب، عدم ایجاد مسیرهای خروج اضطراری کافی، و یا عدم اطلاع‌رسانی به موقع به مسافران در هنگام بروز حوادث، می‌تواند مصداقی از تقصیر محسوب شود.

برای اثبات مسئولیت شرکت مترو بر اساس نظریه تقصیر، زیان‌دیده (مسافر آسیب‌دیده) باید سه عنصر اساسی را اثبات کند:

۱. **وجود ضرر:** زیان‌دیده باید اثبات کند که در نتیجه استفاده از سیستم مترو، دچار آسیب بدنی شده است. این آسیب می‌تواند شامل جراحت، شکستگی، ضربه مغزی، و یا هر نوع آسیب جسمی دیگری باشد.

۲. **تقصیر شرکت مترو:** زیان دیده باید اثبات کند که شرکت مترو یا کارکنان آن در وقوع حادثه و ایجاد آسیب، مرتکب تقصیر شده‌اند. اثبات تقصیر می‌تواند از طریق ارائه مدارک و شواهد مختلف، مانند گزارش‌های پلیس، شهادت شهود، و یا نظرات کارشناسی، انجام شود.

۳. **رابطه سببیت:** زیان دیده باید اثبات کند که بین تقصیر شرکت مترو و آسیب وارده به او، رابطه سببیت وجود دارد. به عبارت دیگر، باید اثبات شود که آسیب وارده به او، نتیجه مستقیم تقصیر شرکت مترو بوده است.

نظریه مسئولیت غیر مستقیم

در این نظریه، شخص به دلیل تقصیر دیگری مسئول شناخته می‌شود. این نوع مسئولیت معمولاً در مواردی مطرح می‌شود که یک شخص (مانند کارفرما) مسئول اعمال زیان‌بار شخص دیگری (مانند کارمند) باشد.

نظریه مسئولیت مستقیم

در اینجا، مسئولیت ناشی از فعل مستقیم شخص است. به این معنا که شخص به طور مستقیم و بدون واسطه، عمل زیان‌باری را انجام داده است.

نظریه خطر

نظریه خطر، که به عنوان نظریه مسئولیت بدون تقصیر نیز شناخته می‌شود، بر این اصل استوار است که شخص یا نهادی که با ایجاد یک فعالیت خطرناک، سبب ورود خسارت به دیگران می‌شود، مسئول جبران آن خسارت است، حتی اگر مرتکب هیچ‌گونه تقصیری نشده باشد. به عبارت دیگر، در این نظریه، صرف ایجاد خطر و ورود خسارت کافی است تا مسئولیت ایجاد شود و نیازی به اثبات تقصیر نیست.

نظریه تضمین حق

نظریه تضمین حق، به عنوان یکی از نظریه‌های نوین مسئولیت مدنی، بر این ایده استوار است که هر فردی حق دارد از یک سری حقوق اساسی و بنیادین برخوردار باشد و جامعه موظف است این حقوق را تضمین کند. در صورتی که به هر دلیلی این حقوق نقض شود و فردی دچار خسارت شود، جامعه یا نهاد مسئول باید خسارت وارده را جبران کند، حتی اگر هیچ‌گونه تقصیری مرتکب نشده باشد.

پیشینه تحقیق

امیر ارجمند و زرگوش (۱۳۸۸) در پژوهشی، به بررسی تقصیر در حقوق مسئولیت مدنی دولت پرداخته‌اند. بر اساس این تحقیق یکی از مسائل بسیار مهم در تحقق مسئولیت مدنی دولت، اثبات تقصیر اوست. اعتباری بودن شخصیت دولت و تنوع صلاحیت‌های دولت، منجر به شکل‌گیری دو رویکرد متفاوت در شناخت این عنصر اساسی مسئولیت مدنی گردیده است. در رویکرد نخست، یعنی روش سلبی یا منفی، تقصیر دولت، تنها از طریق بازشناسی تقصیر شخصی کارگذاران دولت، امکان‌پذیر می‌گردد. از این نقطه نظر، تقصیر دولت، آن تقصیری است که شخصی نباشد. در این نگاه، تقصیر شخصی، مترادف با ارتکاب عمل غیرعمومی (غیراداری) و خطای عمومی (اداری) است. عمل غیرعمومی، عملی است که یا خارج از گستره صلاحیت‌های کارگذار دولتی بوده و یا اینکه با قصد وارد ساختن زیان به دیگری ارتکاب یافته باشد. اما خطای اداری، نه خروج از صلاحیت و نه ارتکاب آگاهانه عمل زیان‌بار بوده و تنها، عدم رعایت ضوابط فنی حاکم بر چگونگی انجام وظیفه است. اما در رویکرد مثبت یا ایجابی، شناخت تقصیر دولت، ملازمه با تعریف تقصیر دولت ندارد. در این نگاه، تقصیر دولت، مفهومی مستقل و غیروابسته می‌باشد که شامل تحقق یا اثبات دو وضعیت است؛ نخست هنگامی که زیان، ناشی از نقض صلاحیت‌هایی باشد که برای دولت

و نه کارگذاران دولتی مقرر گردیده است و دیگر، هنگامی که زیان ناشی از نقص وسایل و ابزار ایفای صلاحیت‌های عمومی باشد.

زرگوش و امامی (۱۳۸۶) نیز اصل قانونی بودن مسئولیت مدنی دولت را مورد بررسی قرار داده اند. با توجه به دلالت های متفاوت محتوایی و شکلی مفهوم قانون، در این مقاله تلاش گردیده است تا مشخص گردد که، با توجه به رویکردهای معاصر، محتوا و شکل قانون، در اصل قانونی بودن مسئولیت مدنی دولت، بر چه آموزه و گزاره هایی مبتنی است.

حسن زاده (۱۳۹۴) نیز در مقاله ای به بررسی مسئولیت مدنی شهرداری ها در قبال خسارت وارده ناشی از عملیات عمرانی شهری پرداخته است. بر این اساس، شهرداری به عنوان یک سازمان اداری، محلی و غیر متمرکز اداره امور شهر را بر عهده دارد و در رهگذر انجام وظایف خود ممکن است موجبات ورود خسارت به دیگران را فراهم آورد، که در حوزه مسئولیت مدنی مورد توجه قرار گرفته است. در حقوق ایران مسئولیت مدنی شهرداری چون سایر اشخاص حقوقی ذیل عنوان مسئولیت ناشی از فعل غیر، مورد بررسی قرار گرفته است. در بررسی مبانی توجیهی جهت مسئولیت مدنی شهرداری با عنایت به پذیرش نظام مبتنی بر تقصیر در حقوق موضوعه ما علاوه بر نظریه تقصیر، نمی توان از نظریه های بدون تقصیر غافل ماند. جبران خسارات در قالب نظریه تقصیر قابل توجیه نیست. لذا جهت بی جبران نمودن زیان و تحقق هدف مسئولیت مدنی باید به این نظریات توجه نمود. تقصیر مورد نظر در مسئولیت مدنی شهرداری تقصیر به معنای امروزین بوده که در مورد شهرداری عنوان تقصیر اداری به خود می گیرد.

بررسی پیشینه تحقیق نشان می دهد که موضوع مسئولیت مدنی شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران، به طور مستقیم و جامع مورد بررسی قرار نگرفته است. با این وجود، پژوهش های مرتبط در زمینه های مسئولیت مدنی شهرداری ها، حقوق حمل و نقل و قوانین مسئولیت مدنی می توانند اطلاعات مفیدی در این زمینه ارائه دهند.

با توجه به خلأهای موجود در پژوهش های پیشین، این تحقیق تلاش می کند تا با بررسی دقیق مبانی نظری، قوانین و مقررات مربوطه، ارکان مسئولیت مدنی و مراجع صالح رسیدگی به دعاوی، گامی موثر در جهت حمایت از حقوق مسافران و ارتقای سطح ایمنی در سیستم حمل و نقل مترو بردارد.

روش شناسی

این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی مسئولیت مدنی شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران می پردازد. داده ها از طریق مطالعه اسناد قانونی، متون حقوقی، پرونده های قضایی، و مصاحبه با کارشناسان جمع آوری می شود. ابزارهای گردآوری شامل دستورالعمل جمع آوری اطلاعات حقوقی، چک لیست تحلیل پرونده ها، و نمودارهای تحلیلی است. داده ها با استفاده از تحلیل نظری و تطبیقی، تحلیل حقوقی بالینی، و مقایسه تطبیقی قوانین تحلیل می شوند. محدودیت ها شامل دسترسی محدود به پرونده ها و اطلاعات داخلی است. هدف، تحلیل جامع مبانی و شرایط مسئولیت مدنی شرکت مترو برای حمایت از حقوق مسافران است.

یافته های پژوهش

با توجه به بررسی های انجام شده در چارچوب روش شناسی پیشین، یافته های پژوهش در زمینه مسئولیت مدنی شرکت بهره برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران، به شرح زیر است:

ارکان مسئولیت مدنی شرکت مترو:

- **مفهوم ضرر:** منظور از ضرر، هرگونه آسیب و صدمه بدنی، مالی یا معنوی است که به مسافران وارد می‌شود. این ضرر می‌تواند شامل هزینه‌های درمانی، از کار افتادگی، از دست دادن درآمد، درد و رنج، و آسیب به حیثیت و اعتبار باشد.
- **شرایط ضرر قابل مطالبه:** برای اینکه ضرر قابل مطالبه باشد، باید شرایط زیر را داشته باشد:
- **مسلم بودن:** ضرر باید قطعی و مسلم باشد، نه احتمالی و فرضی.
- **مستقیم بودن:** ضرر باید ناشی از فعل زیانبار شرکت مترو باشد، نه ناشی از عوامل واسطه‌ای.
- **قابل پیش‌بینی بودن:** ضرر باید به طور معمول قابل پیش‌بینی باشد، نه ناشی از عوامل غیرمنتظره و غیرقابل اجتناب.
- **خاص بودن:** ضرر باید به شخص خاصی وارد شده باشد، نه به طور کلی به جامعه.
- **جبران نشده بودن:** ضرر نباید قبلاً جبران شده باشد.
- **فعل زیانبار:**
- **ویژگی عامل فعل زیانبار:** عامل فعل زیانبار می‌تواند شرکت مترو، کارکنان آن، یا اشخاص ثالث باشد.
- **ویژگی‌های فعل زیانبار:** فعل زیانبار می‌تواند شامل نقض قوانین و مقررات، سهل‌انگاری، بی‌احتیاطی، عدم رعایت استانداردهای ایمنی، و نقص تجهیزات و امکانات باشد.
- **مفهوم تقصیر:** منظور از تقصیر، عدول از رفتار متعارف و مورد انتظار است. تقصیر می‌تواند شامل بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت، و عدم رعایت نظامات دولتی باشد.
- **مصادیق تقصیر اداری:** مصادیق تقصیر اداری در شرکت مترو می‌تواند شامل عدم نظارت کافی بر عملکرد کارکنان، عدم آموزش مناسب کارکنان، عدم بازرسی و نگهداری منظم از تجهیزات، و عدم پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث باشد.
- **نقش تقصیر در تحقق مسئولیت مدنی شرکت مترو:** در صورتی که تقصیر شرکت مترو اثبات شود، مسئولیت مدنی آن محقق می‌شود.
- **لزوم وجود رابطه سببیت:** برای اینکه شرکت مترو مسئول جبران خسارت باشد، باید بین فعل زیانبار و ضرر وارد شده به مسافر، رابطه سببیت وجود داشته باشد.
- **اجتماع اسباب و تعیین سبب مؤثر در وقوع زیان:** در صورتی که چند عامل در وقوع زیان دخالت داشته باشند، باید مشخص شود که کدام عامل، سبب مؤثر در وقوع زیان بوده است.

مبانی مسئولیت مدنی شرکت مترو:

- **مسئولیت مبتنی بر تقصیر:** بر اساس این نظریه، شرکت مترو در صورتی مسئول جبران خسارت است که تقصیر آن در وقوع حادثه اثبات شود.
- **نظریه خطر:** بر اساس این نظریه، شرکت مترو به دلیل ایجاد خطر برای مسافران، مسئول جبران خسارت است، حتی اگر تقصیری مرتکب نشده باشد.
- **نظریه تضمین حق:** بر اساس این نظریه، شرکت مترو به دلیل تعهدی که برای حمل و نقل ایمن مسافران دارد، مسئول جبران خسارت است، حتی اگر تقصیری مرتکب نشده باشد.

جبران خسارت و مراجع صالح رسیدگی به دعاوی مسئولیت مدنی علیه شرکت مترو:

- **جبران خسارت:**
- **شیوه‌های جبران خسارت:** خسارت می‌تواند به صورت نقدی، غیر نقدی، یا ترکیبی از هر دو جبران شود.
- **نحوه اجرای احکام محکومیت علیه شرکت مترو:** احکام محکومیت علیه شرکت مترو، مانند سایر احکام قضایی، از طریق اجرای احکام دادگستری اجرا می‌شود.
- **توزیع نهایی مسئولیت کارمند و شرکت مترو:** در صورتی که کارمند شرکت مترو نیز در وقوع حادثه مقصر باشد، مسئولیت بین کارمند و شرکت توزیع می‌شود.
- **تأثیر بیمه در مسئولیت مدنی:**
- شرکت مترو معمولاً دارای بیمه‌نامه‌های مسئولیت مدنی است که خسارات ناشی از حوادث را پوشش می‌دهند.
- در صورتی که شرکت مترو دارای بیمه‌نامه باشد، خسارات از طریق شرکت بیمه جبران می‌شود.
- **مراجع رسیدگی:**
- **مراجع اختصاصی:** مراجعی مانند کمیسیون‌های رسیدگی به شکایات مسافران، که در برخی از شرکت‌های مترو وجود دارند.
- **مراجع عمومی:** دادگاه‌های عمومی دادگستری، که صلاحیت رسیدگی به دعاوی مسئولیت مدنی را دارند.

تحلیل آرای قضایی:

- بررسی آرای قضایی مرتبط با حوادث مترو نشان می‌دهد که دادگاه‌ها معمولاً بر اساس نظریه تقصیر، به بررسی مسئولیت شرکت مترو می‌پردازند.
- در برخی از موارد، دادگاه‌ها به نظریه خطر نیز توجه کرده‌اند.
- میزان خساراتی که دادگاه‌ها برای حوادث مترو تعیین می‌کنند، متفاوت است و بستگی به نوع و میزان آسیب وارد شده به مسافر دارد.

ارائه پیشنهادها:

- تقویت نظارت بر عملکرد کارکنان شرکت مترو.
- آموزش مناسب کارکنان در زمینه ایمنی و پیشگیری از حوادث.
- بازرسی و نگهداری منظم از تجهیزات و امکانات.
- پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث.
- بهبود خدمات ارائه شده به مسافران.
- افزایش آگاهی مسافران در زمینه حقوق خود.
- تسهیل دسترسی مسافران به مراجع قضایی.

بحث و نتیجه گیری

پژوهش حاضر با هدف بررسی جامع مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران انجام شد. یافته‌های پژوهش نشان داد که مسئولیت مدنی شرکت مترو، مبتنی بر ترکیبی از نظریه‌های تقصیر، خطر و تضمین حق است. در عمل، دادگاه‌ها معمولاً با تمرکز بر نظریه تقصیر، به بررسی مسئولیت شرکت مترو می‌پردازند. با این حال، با توجه به ماهیت فعالیت شرکت مترو، که یک فعالیت پرخطر و با احتمال وقوع حوادث ناگوار است، به نظر می‌رسد که نظریه‌های خطر و تضمین حق نیز می‌توانند در تعیین مسئولیت شرکت مترو مورد توجه قرار گیرند.

یکی از نکات مهمی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، نقش تقصیر در تحقق مسئولیت مدنی شرکت مترو بود. یافته‌ها نشان داد که تقصیر می‌تواند شامل مصادیق مختلفی از جمله عدم نظارت کافی بر عملکرد کارکنان، عدم آموزش مناسب کارکنان، عدم بازرسی و نگهداری منظم از تجهیزات، و عدم پیش‌بینی و پیشگیری از حوادث باشد. این یافته‌ها نشان می‌دهد که شرکت مترو باید در زمینه مدیریت ایمنی و پیشگیری از حوادث، تلاش بیشتری انجام دهد.

علاوه بر این، پژوهش حاضر به بررسی نقش بیمه در مسئولیت مدنی شرکت مترو پرداخت. یافته‌ها نشان داد که شرکت مترو معمولاً دارای بیمه‌نامه‌های مسئولیت مدنی است که خسارات ناشی از حوادث را پوشش می‌دهند. با این حال، باید توجه داشت که بیمه تنها یکی از ابزارهای مدیریت ریسک است و نباید به عنوان جایگزینی برای اقدامات پیشگیرانه در نظر گرفته شود.

یکی دیگر از مسائل مهمی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، موضوع جبران خسارت بود. یافته‌ها نشان داد که خسارت می‌تواند به صورت نقدی، غیر نقدی، یا ترکیبی از هر دو جبران شود. با این حال، باید توجه داشت که هدف از جبران خسارت، تنها جبران زیان‌های مادی نیست، بلکه جبران زیان‌های معنوی نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

در نهایت، پژوهش حاضر به بررسی مراجع صالح رسیدگی به دعاوی مسئولیت مدنی علیه شرکت مترو پرداخت. یافته‌ها نشان داد که دادگاه‌های عمومی دادگستری، صلاحیت رسیدگی به این دعاوی را دارند. با این حال، به نظر می‌رسد که ایجاد مراجع اختصاصی برای رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث مترو می‌تواند به تسریع و تسهیل رسیدگی به این دعاوی کمک کند.

با توجه به یافته‌های پژوهش، می‌توان نتیجه گرفت که مسئولیت مدنی شرکت بهره‌برداری مترو در قبال آسیب بدنی مسافران، یک موضوع پیچیده و چندبعدی است که نیازمند توجه دقیق به ابعاد مختلف آن است. شرکت مترو باید در زمینه مدیریت

ایمنی و پیشگیری از حوادث، تلاش بیشتری انجام دهد و با اتخاذ تدابیر مناسب، از وقوع حوادث ناگوار جلوگیری کند. علاوه بر این، شرکت مترو باید در زمینه جبران خسارت به مسافران آسیب‌دیده، رویکردی عادلانه و منصفانه اتخاذ کند و با پرداخت خسارت مناسب، از زیان‌های وارده به آنها بکاهد.

دولت و مجلس نیز باید با تصویب قوانین و مقررات مناسب، از حقوق مسافران مترو حمایت کنند و با ایجاد مراجع اختصاصی برای رسیدگی به دعاوی مربوط به حوادث مترو، به تسریع و تسهیل رسیدگی به این دعاوی کمک کنند.

به طور خلاصه، مسئولیت مدنی شرکت مترو در قبال مسافران، یک مسئولیت سنگین و مهم است که نیازمند توجه دقیق و مستمر به تمامی ابعاد آن است. با اتخاذ تدابیر مناسب و همکاری همه ذینفعان، می‌توان از وقوع حوادث ناگوار جلوگیری کرد و از حقوق مسافران مترو حمایت کرد.

پیشنهادهای

۱. تقویت سیستم مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه‌ای در شرکت مترو و بازنگری دوره‌ای آن.
 ۲. افزایش آموزش‌های تخصصی و ایمنی برای تمامی کارکنان شرکت مترو، به ویژه کارکنانی که به طور مستقیم با مسافران در ارتباط هستند.
 ۳. تجهیز شرکت مترو به تجهیزات و فناوری‌های نوین ایمنی و نظارتی.
 ۴. ایجاد واحد مستقل رسیدگی به شکایات مسافران در شرکت مترو.
 ۵. توسعه و بهبود سیستم بیمه مسئولیت مدنی شرکت مترو.
 ۶. تسهیل دسترسی مسافران به خدمات حقوقی و قضایی.
 ۷. ایجاد سازوکار جبران خسارت سریع و آسان برای مسافران آسیب‌دیده.
 ۸. افزایش آگاهی عمومی در زمینه حقوق مسافران و مسئولیت‌های شرکت مترو.
 ۹. توسعه همکاری‌های بین‌المللی در زمینه ایمنی و مدیریت ریسک در صنعت حمل و نقل ریلی.
 ۱۰. انجام تحقیقات بیشتر در زمینه مسئولیت مدنی شرکت‌های حمل و نقل عمومی.
- با اجرای این پیشنهادها، می‌توان به بهبود وضعیت ایمنی و حقوق مسافران مترو کمک کرد و از وقوع حوادث ناگوار جلوگیری کرد.

منابع

- ابن منظور. (۱۳۶۳). لسان العرب (ج. ۴، چاپ اول). نشر ادب حوزه.
- ابوالحمد، ع. (۱۳۷۹). حقوق اداری ایران (چاپ ششم). نشر توس.
- اسماعیل زاده، ج. و صراف، م. (۱۳۸۵). جایگاه حکمروایی خوب در برنامه‌ریزی شهری طرح متروی تهران. (۴۸).
- امامی، س. ج. (۱۳۷۸). حقوق مدنی (ج. ۱، چاپ هشتم). کتابفروشی اسلامیه.

- بابایی، ا. (۱۳۸۰). مسئولیت مدنی و بیمه. *مجله پژوهش حقوق و سیاست، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی*، ۳(۴).
- بادینی، ح. (۱۳۸۲). مبانی فلسفی نگرش اقتصادی به حقوق. *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)*، ۶۲.
- جعفری لنگرودی، م. ج. (۱۳۸۳). ترمینولوژی حقوق (چاپ هجدهم). انتشارات گنج دانش.
- حقیقی، م. و صادقی، ف. (۱۳۸۵). تحول اداری، فرایند بهبود عملکرد در شرکت های دولتی (مطالعه موردی متروی تهران). ۵۴.
- حکم تمیزی ش ۱۴۵۰ مورخ ۱۳۲۶/۹/۳، شعبه چهارم دیوان عالی کشور.
- خدابخشی، ع. (۱۳۸۷). نقش قواعد مدنی در شناسایی مسئولیت کیفری شخص حقوقی، *فقه و حقوق*، ۱۷.
- سوادکوهی، س. (۱۳۷۹). مصونیت برخی از کارکنان دولت از مسئولیت مدنی و کیفری. *مجله حقوقی وزارت دادگستری*، ۳۲.
- شهیدی، م. (۱۳۸۶). حقوق مدنی. *مجمع علمی و فرهنگی مجد*.
- غمایی، م. (۱۳۷۶). مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود (چاپ اول). *نشر دادگستر*.
- کاتوزیان، ن. و انصاری، م. (۱۳۸۷). مسئولیت مدنی ناشی از خسارتهای زیست محیطی. *فصلنامه حقوق*، ۳۸(۲).
- کاتوزیان، ن. (۱۳۷۴). الزامهای خارج از قرارداد (چاپ اول). انتشارات دانشگاه تهران.
- کاتوزیان، ن. (۱۳۸۶). ضمان قهری (چاپ هشتم). انتشارات دانشگاه تهران.
- کمالان، س. م. (۱۳۸۲). قانون مدنی با آخرین اصلاحات و الحاقات به همراه، قانون مسئولیت مدنی. انتشارات کمالان.
- موسی زاده، ر. (۱۳۷۷). حقوق اداری (چاپ اول). *نشر میزان*.
- میرشکاری، ع. (۱۳۹۰). نقد یک رأی در زمینه مسئولیت شهرداری نسبت به زیان درختان.
- ناجی، م. (۱۳۹۵، ۱۱ بهمن). مسئولیت مالک در مراقبت از حیوان. *روزنامه حمایت*.
- وحدت، م. (۱۳۶۵). مسئولیت مستخدمین دولت. *مجموعه حقوقی*، (۵)، شماره مسلسل
- Bagheri, M. (۲۰۰۷). Conflict of Laws, Economic Regulations and Corrective/Distributive Justice. *U. Pa. J. Int'l Econ. L.*, ۲۸(۱).
- Brown, L. N., & Bell, J. (۱۹۹۸). *French administrative law* (۵th ed., p. ۹۰). Oxford Press. (Note: This entry is a duplicate of #۶.)
- Cafaggi, F. (۲۰۰۶). *The institutional framework of European private law*. Oxford University Press, p. ۳۳۲.
- Cooke. (۲۰۰۵). p. ۳۳. (Note: More information is needed to properly format this citation. Please provide the author's full name, title of the work, and publication details.)
- Linden, A. M. (۱۹۹۳). The Functions of Tort Law. In *Canadian tort law* (۵th ed., p. ۴).
- Lunney, M., & Oliphant, K. (۲۰۰۰). *Tort law: Text and materials* (pp. ۸۰۰-۸۰۱). Oxford University Press.
- Mitnick, B. (۱۹۸۰). The political economy of regulation (chap. ۱).
- Ogus, A. (۲۰۰۴). *Regulation: Legal form and economic theory* (pp. ۱, ۳).
- Ogus, A. (۲۰۰۷). *The Relationship Between Regulation and Tort Law: Goals and Strategies*. Springer, ۳۷۷-۳۸۹.