

Research Paper

Limits Of Civil Liability Of Institutions And Regional Classification Associations In Iran And England With A Look At Judicial Procedure

Zahra Eliasy¹, Masoud Shirani^{*2}, Dawood Nassiran³

1. Department of Law, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran
2. Assistant Professor, Department of Law, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran
3. Department of Law, Najafabad Branch, Islamic Azad University, Najafabad, Iran

ARTICLE INFO

PP: 406-425

Use your device to scan and read
the article online



Keywords:

*Classification Institutions,
Iran's Geographic Civil
Liability Limits;
Geographical Area Of
England*

Abstract

Classification societies are established with the purpose of ensuring ship safety, as well as the protection of lives, properties, and the environment at sea. Therefore, the issue of "civil responsibility" of these societies becomes crucial. This article, conducted in a descriptive-analytical manner, has arrived at the following conclusions: Firstly, the English judicial system asserts the absence of civil responsibility for classification societies. Secondly, Iran lacks specific procedures and laws in this regard; however, examination of contracts between classification societies and ship owners reveals mutual assumption of responsibilities within the contract. An important point emphasized by the researcher is that contracts between classification societies and shipbuilders or owners explicitly state that the institution assumes liability, even in cases of proving negligence or errors by the institution's agents leading to accidents. Despite this, the institution only pays up to double the fee received for classification services, leaving damages exceeding this amount uncompensated due to this limitation clause. According to contractual liability, damages beyond this are unequivocally excluded. Therefore, the researcher suggests that exceeding contractual damages should be pursued under civil liability in its specific legal sense, requiring proof of its elements and adherence to institutional general rules, necessitating thorough investigations. Conversely, the English judicial system holds that institutions are solely obligated to provide advice and recommendations, thus absolving them of responsibility.

Citation: Eliasy, Z., Shirani, M., & Nassiran, D. (2023). **Limits Of Civil Liability Of Institutions And Regional Classification Associations In Iran And England With A Look At Judicial Procedure**, *Geography(Regional Planning)*, 14(54), 406-425.
DOI:10.22034/JGEOQ.2024.229432.2470

* **Corresponding author:** Masoud Shirani, **Email:** Masoudshirani19@gmail.com

Copyright © 2024 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

The activity of foreign classification institutes has existed since the distant past, and after the approval of Iran's maritime laws in 1952, their presence became more prominent. However, unlike other classification institutions, the activity of Iranian classification institutes began with legal activities and inspections, structured as private companies. In 1988, to improve the unstable safety situation of traditional vessels in Iran, the first step was to prepare regulations for the safety of construction and inspection of vessels by a group of Iranian experts. This regulation was approved by the Supreme Council of the Ports and Maritime Organization after extensive investigations and inspections, as well as the approval of the organization's experts. In the next step, in 1994, the Ports and Maritime Organization entrusted the implementation of this regulation to the private sector. The mentioned classification institute won the tender held by the Ports Organization to select a qualified and experienced Iranian classification institute. Ship Inspection began inspecting vessels and issuing safety certificates on behalf of the Ports and Maritime Organization. This activity lasted for 11 years until 2004 and continues to be carried out by the Iranian Classification Institute within the country (Asia Ranking, 2013).

Methodology

To investigate the limits of civil responsibility of regional classification institutions and associations in Iran and England, with a focus on judicial procedures, we used qualitative research and document analysis methods. Data was collected from various legal sources, including domestic laws, international treaties, scientific articles, reports from international organizations, and related court cases. Additionally, a comparative study between the legal systems of Iran and England was conducted to identify the differences and similarities in the laws and judicial procedures of the two countries. Data analysis was based

on the theoretical framework of international law and the principles of civil responsibility.

Results and Discussion

Due to the significance of the sea, laws have historically been established to regulate maritime affairs. Increased maritime trade between Iran and other nations prompted the Iranian legislature to enact regulations governing maritime transportation, leading to the approval of the Iranian Maritime Law in 1964. However, this law, while meticulously drafted and enacted, has exposed its antiquated shortcomings due to its lack of comprehensiveness and failure to adequately address contemporary shipping challenges. The 1964 Maritime Law does not address classification matters, which are instead addressed in conventions Iran has ratified. Iranian legal practitioners have not matched the finesse of their German counterparts in handling classification issues. English courts have dealt with numerous cases concerning the third party's liability towards classification societies. This liability is primarily categorized under civil and tort law, specifically concerning torts and negligence. Negligence, a civil wrongdoing, involves breaching a duty and entitles the injured party to seek damages. The determination of the duty of care hinges on three criteria: 1) foreseeability of damages, 2) potential relationship between the parties, and 3) general judicial principles. In the 1995 case of *Nicholas H*, the House of Lords ruled against imposing a duty of care on classification societies. Despite significant damage when a ship sank in the Atlantic Ocean, the court did not hold the classification society liable.

Conclusion

Classification societies provide services related to the safety of ships, lives, property, and the marine environment. This research focused on the civil liability of classification societies for damages to victims, financial losses, and third parties, and examined what limits this liability. The study found that legal systems worldwide adopt two approaches to the civil liability of classification societies. Some, like the UK, hold that these societies have no liability, viewing them as advisory bodies without guarantees for their actions, and placing the responsibility on shipowners.

Others impose absolute liability on classification societies, holding them accountable for their performance beyond mere advisory roles. Countries like the USA take a balanced approach, recognizing both the shipowners' primary responsibility and the societies' liability when aware of ship defects. In Iran, although no specific law exists, contracts between shipowners and

classification societies imply shared responsibilities. Iran tends towards a balanced approach, similar to the USA, imposing responsibilities on both shipowners and classification societies, which operate under government oversight but work privately and internationally, adhering to global standards and conventions.

References

1. Beck, B. J. (2005). Liability of marine surveyors for loss of surveyed vessels. In IACS, The new European maritime policy – challenges and opportunities. Retrieved from <https://www.mareforum.com/NewEurMaritPolicy-IACS.pdf>
2. Boisson, P. (2003). Security at Sea: Submarine Law.
3. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, November 29, 1969.
4. Jonathan, D. (Ed.). (1993). Classification societies. London/New York/Hamburg/Hong Kong: LL Professional Publishing.
5. Katouzian, N. (2009). Preliminary Course on Civil Law: Legal Incidents - Civil Liability. Tehran: Company Sahami Enteshar. [In Persian]
6. Safai, M., Rahimi, H., & Habibollah, S. H. (2011). Civil Liability (Obligations Outside the Contract). Tehran: SAMT. [In Persian]
7. Sale of Ships Act in England Contracts.
8. Someone other than the captain goes down with the ship. (1989). Notre Dame Law Review, 46.
9. The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition. (1996). Oxford: Clarendon Press.
10. Walton, C., Cooper, R., & Wood, S. (Eds.). (2001). Charlesworth & Percy on negligence (10th ed.). London: Sweet & Maxwell.

مقاله پژوهشی

حدود مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده بندی منطقه‌ای در ایران و انگلستان با نگاهی به رویه قضایی

زهرا الیاسی: گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

مسعود شیرانی*: استادیار گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

داوود نصیران: گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
شماره صفحات: ۴۰۶-۴۲۵ از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید 	انجمن‌های رده‌بندی با این هدف تأسیس می‌شوند تا خدماتی را به منظور تأمین امنیت کشتی، جان و مال افراد و محیط زیست در دریا فراهم کنند. از همین روست که «مسئولیت مدنی» مؤسسات رده‌بندی اهمیت پیدا می‌کند. مقاله حاضر، که به روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است، به یافته‌های زیر دست یافته است: سیستم قضایی در کشور انگلستان قائل به عدم مسئولیت مدنی است؛ دوم اینکه در ایران رویه و قانون خاصی در این زمینه وجود ندارد اما با بررسی قراردادهای بین مؤسسات رده‌بندی و مالکین کشتی‌ها می‌توان به این نتیجه پی برد که در قرارداد هر دو طرف مسئولیتی را بر عهده می‌گیرند و اما نکته حائز اهمیت که در این پژوهش مورد تدقیق و تأکید محقق بوده این است که مؤسسات رده‌بندی در تقاضای نامه‌های منعقد با سازندگان یا مالکان کشتی دقیقاً این شرط را متذکر می‌شوند که حتی در فرض اثبات قصور، غفلت و اشتباهات عوامل مؤسسه در وقوع حادثه، مؤسسه نهایتاً مبلغی تا محدوده دوبرابر حق الزحمه دریافتی بابت خدمات رده‌بندی را پرداخت می‌نماید؛ و خسارات مازاد بر این مبلغ با وجود این شرط تحدیدی بدون جبران باقی می‌ماند. بر اساس مسئولیت قراردادی قطعاً خسارات وارده پوشش داده نمی‌شود پس به پیشنهاد محقق بایستی مازاد بر خسارات قراردادی را با ماهیت مسئولیت مدنی به معنای اخص آن مطالبه کرد پس اقامه دعوی بر اساس ضمان قهری نیازمند اثبات ارکان آن می‌باشد و مطابق با قواعد عمومی این نهاد مستلزم بررسی‌های دقیق می‌باشد. و در کشور انگلستان سیستم قضایی بر این باور است که مؤسسات فقط وظیفه ارائه مشاوره و اعطای پیشنهادات را دارند پس مسئولیتی متوجه مؤسسات نیست.

واژه‌های کلیدی:

مؤسسات رده بندی، حدود
مسئولیت مدنی جغرافیایی
ایران، منطقه جغرافیایی
انگلستان

استناد: الیاسی، زهرا؛ شیرانی، مسعود؛ نصیران، داوود. (۱۴۰۲). حدود مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده بندی منطقه ای در ایران و

انگلستان با نگاهی به رویه قضایی، فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۱۴(۵۴)، صص ۴۰۶-۴۲۵

DOI:10.22034/JGEOQ.2024.229432.2470

مقدمه

فعالیت مؤسسه‌های رده‌بندی خارجی از گذشته دور و پس از تصویب قوانین دریایی ایران در سال ۱۳۳۱ وجود گذشته داشته است. اما فعالیت مؤسسه‌های رده‌بندی ایرانی بر خلاف سایر مؤسسات رده‌بندی از فعالیت‌ها و بازرسی‌های قانونی و با ساختار شرکت خصوصی شروع شد.

در سال ۱۳۶۷ برای اصلاح وضعیت نابسامان ایمنی شناورهای سنتی در ایران در اولین قدم، تهیه آیین‌نامه ایمنی ساخت و بازرسی شناورها به گروه کارشناسان ایران واگذار شد. این آیین‌نامه پس از انجام بررسی، بازرسی و انجام تحقیقات بسیار و تأیید کارشناسان سازمان به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی رسید. در اقدام بعدی در سال ۱۳۷۳ سازمان بنادر و دریانوردی اجرای این آیین‌نامه را نیز به بخش خصوصی واگذار نمود و در مؤسسه رده‌بندی فوق‌الذکر با برنده شدن در مناقصه برگزار شده از سوی سازمان بنادر به منظور انتخاب مؤسسه رده‌بندی ایرانی واجد شرایط و دارای تجربه در امر بازرسی کشتی‌ها، فعالیت بازرسی از شناورها در صدور گواهینامه‌های ایمنی را به نیابت از سازمان بنادر و دریانوردی آغاز نموده و این فعالیت تا سال ۱۳۸۴ به مدت ۱۱ سال بطول انجامید و در حال حاضر در مؤسسه رده‌بندی ایرانی در داخل کشور مشغول به فعالیت می‌باشد (مؤسسه رده‌بندی آسیا، ۱۳۹۲).

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

رده‌بندی

رده‌بندی نوعی خدمات فنی است که به منظور تأیید سلامت و ایمنی کشتی‌ها انجام می‌پذیرد به عبارتی دیگر رده‌بندی شامل تهیه و ترویج قواعد و مقررات و استانداردهای فنی در زمینه ساخت کشتی و تأیید تطابق آن با استانداردها می‌باشد و هر مؤسسه رده‌بندی دارای قواعد و استانداردهایی است که کارخانجات کشتی‌سازی، سازندگان تجهیزات دریایی و تعمیرکنندگان وسایل دریایی ملزم به رعایت این استانداردها بوده تا شناور ساخته شده بتواند تحت رده‌بندی آن مؤسسه قرار بگیرد و در تدوین رده‌بندی کلیه استانداردهای ایمنی دریایی بین‌المللی در نظر گرفته می‌شود.

مؤسسات و انجمن‌های مختلف رده‌بندی شده در قرون هجدهم، نوزدهم بنیان نهاده شدند و امروزه جایگاه به خصوص و تعیین‌کننده‌ای در جهان دارند. یکی از اهداف اصلی این مؤسسات، ارتقاء ایمنی زندگی و سرمایه در دریاست و استانداردهای فنی بالایی را به لحاظ طراحی، ساخت و حفظ کشتی‌های تجاری و غیر تجاری القا می‌کند. انجمن‌های رده‌بندی شده خود را بعنوان سازمان‌های جزئی قلمداد می‌کنند که شامل کارشناسان فنی می‌شوند. آن‌ها سیستمی را به صورت امنیت عمومی مدون می‌کنند که مبتنی بر قراردادهای حقوق خصوصی است. فعالیت اصلی این مؤسسات، رده‌بندی کشتی‌هاست. مالک کشتی در دریاها باید طبق قوانین عمل کند. و در باب مسئولیت می‌توان گفت که گواهینامه‌های رده‌بندی عملکرد مالک کشتی روی دریا را تضمین نمی‌کنند پس باید به صورت کامل توسط مالک کشتی از دریافت گواهینامه تا دریانوردی تضمین شود. همچنین این مؤسسات یا انجمن‌ها رابطه میان ساخت، تولید، تا زمان اجرا را کامل در بر می‌گیرند. این مؤسسات اهمیت خاصی در توسعه استانداردهای ایمنی در صنعت حمل و نقل دارند. براساس چند دهه تحقیق و گردآوری داده‌های شهودی، انجمن‌ها استانداردهایی را طبق تکنولوژی موجود توسعه داده‌اند. انجمن‌های رده‌بندی دارای تقسیمات تحقیقاتی هستند که قوانین فنی خود را در این خصوص بسط داده‌اند. به همین دلیل مؤسسات و انجمن‌ها به عنوان یک سیاست غیر اداری از دنیای تجارت قلمداد می‌شوند.

رده‌بندی چرخه کاملی از بررسی‌های تضمین کیفیت و ایمنی را شامل شده که از تحقیق درباره خطرهایی که کشتی‌ها را در سفرهای دریایی تهدید می‌کند آغاز و با اجرای بازرسی‌های منظم از کشتی در دوران بهره‌برداری تکمیل می‌شود. این عملیات به ۲ گروه تقسیم می‌شود: - قبل از صدور گواهینامه رده‌بندی (پذیرش به رده‌بندی) - بعد از صدور گواهینامه رده‌بندی (حفظ رده‌بندی)

مراحل و دامنه رده‌بندی

رده‌بندی کشتی‌ها دامنه گسترده‌ای را دارند هر چند انحصاری نیست و توسط ارزیابان هدایت می‌شود، برای این منظور اکثر انجمن‌های شبکه جهانی، ارزیابی را از ارزیابان حرفه‌ای به دست می‌آورند.^۱ در واقع ممکن است در چهار نوع، ارزیابی صورت گیرد. بررسی رده، اولین موضوع توسط مرجع رده‌بندی صورت می‌گیرد که مهمترین آیت است. طول مدت بررسی‌های اولیه به اندازه و نوع کشتی و سازنده کشتی بستگی دارد و ممکن است شش ماه تا یک سال زمان نیاز داشته باشد. بررسی شامل مرور برنامه‌های ساختاری می‌شود مثل محاسبات فنی که طی آن مشخص می‌شود آیا ماشین آلات ایمنی و تجهیزات به صورت درستی به کار رفته و عمل می‌کنند یا خیر؟ و آیا بررسی روی عرشه و بدنه نیز صورت گرفته است؟ از آنجا که رده‌بندی یک کشتی جدید کاملاً زمان بر است، بسیاری از مالکان کشتی‌ها با سازندگان کشتی هماهنگ می‌شوند تا کار رده‌بندی و ساخت کشتی به صورت درستی صورت گیرد و تضمین شود که ملزومات تکمیل کار رعایت شده است. همچنین در حین کار چندین بررسی مشخص انجام می‌شود تا رده حفظ شود و در چند فاصله زمانی خاص این کار صورت می‌گیرد که معمولاً یکسال است و در قوانین رده‌بندی هم لحاظ شده است، به طور کلی این کار یک زمان‌بندی خاصی را می‌طلبد. رده‌بندی برای مدت محدودی صورت می‌گیرد و باید در زمان انقضا دوباره احیای آن صورت گیرد. بررسی احیا بسته به قدمت کشتی و تعمیراتی که داشته است جامع‌تر از بررسی‌های روتین سالیانه است و ممکن است یک هفته تا چند ماه وقت نیاز داشته باشد. بخش‌های مختلفی در هر پنج سال برای بررسی‌های اضافی حذف می‌شوند. بررسی‌های برنامه‌ریزی نشده نیز برای حفظ و ایمنی، مورد رده‌بندی واقع می‌شوند نهایتاً نیز برخی بررسی‌ها ممکن است با توافقات خاصی صورت گیرد. در موقع فروش کشتی خیلی از بررسی‌ها که قبلاً انجام شده دوباره مورد لحاظ قرار می‌گیرند. مالک کشتی درخواست‌هایی را دارد و طی آن رده‌بندی‌هایی صورت می‌گیرد تا رده کشتی مشخص شود و الزامات را تحت قرار داد فروش محقق می‌کند. برای قرار داد استاندارد می‌توان قرارداد فروش نروژ به سال ۱۹۹۳ را بیان نمود که طبق ماده ۱۱ (۲) این قرارداد فروشنده باید کشتی را در شرایطی تحویل دهد که ملزومات این رده به صورت کامل محقق شود. ماده ۸ ج این قرارداد بدین شرح است که مالک کشتی باید گواهینامه مرتبط را به خریدار زمانی تحویل دهد که در ظرف مدت هفتاد و دو ساعت قبل از تحویل صادر شده است. این قابل ذکر است که این ماده طبق آخرین قوانین و فایل‌های اطلاعاتی انجمن‌ها مدون می‌شود همچنین در این مورد بررسی کشتی وقتی رخ می‌دهد که مالک کشتی از نقایص باخبر می‌شود. اگر ارزیاب دریابد که نقایص گزارشی در این رابطه به چه شکل هستند، آن‌ها را اصلاح می‌کند. وقتی که تعمیرات صورت می‌گیرند و اصلاحات رفع می‌شود، مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی گواهینامه‌ای را صادر می‌کنند. ماده ۱۱ این قرارداد نروژی با این هدف خواهد بود که مباحث میان طرفین فروش تشریح می‌شود.^۲ از نظر ارزش و پیچیدگی فنی کشتی‌ها، خریدار و فروشنده در اغلب موارد ارزیابی متفاوتی را از شرایط کشتی در زمان تحویل آن ارائه می‌دهند، این موضوع به تناقضی میان طرفین منتج می‌شود، بنابراین برای خریدار اسناد مربوط به نوع کشتی منبع با ارزشی از اطلاعات محسوب می‌شوند. آن‌ها بررسی ارزیابان را نشان می‌دهند و نیز نقایص کشف شده و تعمیرات صورت گرفته را، اسناد همچنین حاوی اطلاعاتی خواهند بود که به نقایص جزئی مرتبط می‌شوند و باید توسط مالکان برطرف شوند. اما این اسناد همه آسیب‌ها یا نقایص را آشکار نمی‌کنند. گلدرین و ترنر این چنین اظهار می‌دارند: سیستم رده‌بندی محدودیت‌هایی را دارد، در دنیای ایده‌آل همه مالکان کشتی‌ها این موارد را دنبال می‌کنند که از استانداردهای بالایی برای بررسی، حفاظت و تعمیر استفاده کنند و کشتی‌های خود را برای بررسی رده در فواصل زمانی منظم کنترل می‌کنند. خریداران قادر خواهند بود تا اسناد مربوط به نوع کشتی را مشخص کنند و در دنیای واقعی مالکان همیشه کشتی خود را به صورت مستمر چک نمی‌کنند. آن‌ها باید همه نقایص و آسیب‌ها را گزارش دهند. خریداران باید انتظارات واقعی را در مورد ارزش واقعی این اسناد لحاظ کنند. رده‌بندی شامل تضمین نمی‌شود بدین معنی است که استانداردهای فنی خاصی باید در همه زمان‌ها حفظ شود و کشتی هم ارزش خود را داشته باشد و فاقد نقایص برجسته‌ای باشد.

از قیمت‌گذاری و پرداخت انجام دهند. گاهی اوقات گفته می‌شود که این قرارداد به خریدار امکان انجام بررسی‌های سطحی را می‌دهد، هر چند این درست است که اغلب ماده (۴ ب) از قرارداد نروژی لحاظ می‌شود و باعث می‌شود که خریدار بررسی‌هایی را به اصطلاح داشته باشد اما گفته شد که خریدار نمی‌تواند سکوت را اختیار کند و متوقف شود. اگر او تمایل داشته باشد بررسی

^۱ - بویسون، امنیت در دریا، حقوق زیردریایی ۲۰۰۳، ص ۱۷۵

^۲ - قانون فروش کشتی در قرارداد نروژی

مفصلی را انجام دهد ماده (۶ب) این قرارداد این امکان را فراهم می‌کند. خریدار ممکن است به توافقی با فروشنده برسد تا از مواردی که تحت بند (۶ الف) قرار می‌گیرند، ارزیابی صورت دهد. بنابراین خریدار گزینه‌های بسیاری را برای بررسی نقایص و آسیب‌های وارده در اختیار دارد. اغلب خریداران از ارزیابی نقایص باید مطلع شوند اما از آنجا که رابطه قراردادی با خریدار برای مراجع ذیصلاح وجود ندارد این بحث پیش می‌آید که آیا آسیب‌ها و نقایص گزارشی ممکن است بر نوع و رده کشتی تأثیر گذارد یا خیر؟ ادعاها و گزارشاتی که به نقایص مرتبط می‌شود ممکن است رده کشتی را مختل کند پس خریدار باید به فروشنده رجوع کرده و تحت قوانین موجود تقاضای نقض و لغو قرارداد را بدهد هر چند ممکن است ضمانت‌هایی برای نقایص در نظر گیرند و در توافقات خرید کشتی برخی از نقائص را استثنا کند.

پذیرش به رده‌بندی

عملیاتی مشابه چرخه تضمین کیفیت که قبل از صدور گواهینامه رده‌بندی انجام می‌شود، این فرآیند، به ترتیب زیر انجام می‌شود: - تحقیق درباره خطرهایی که کشتی و محیط زیست را تهدید می‌کند؛ نظیر دریا، موج دریا، باد و سایر عوامل طبیعی که بر کشتی اثر گذار هستند؛ - تحلیل تجربی و نظری اجزای مختلف کشتی و نحوه کار آن‌ها در وضعیت‌های متفاوت که با محاسبه مقاومت فولاد و سایر مصالح آغاز می‌شود و با آزمایش تجهیزات پیچیده‌ای نظیر وسایل الکترونیکی و مکانیکی و کنترل‌های هیدرولیکی ادامه می‌یابد؛ - کنترل و بازبینی نقشه‌های ساختمانی کشتی از نظر انطباق با قواعد رده‌بندی مؤسسه رده‌بندی و تأیید نهایی این نقشه‌ها - نظارت بر تهیه مواد مصرفی در ساخت و حصول اطمینان از مناسب بودن آن‌ها برای کاربرد دریایی - بازرسی و حصول اطمینان از ساخت کشتی طبق نقشه‌های ساختمانی و قواعد مؤسسه رده‌بندی - نظارت بر آزمایش ماشین آلات کشتی و نحوه کار آن‌ها در ساحل و دریا - صدور گواهینامه رده‌بندی برای بدنه، ماشین آلات و تجهیزات برودتی و نظیر آن‌ها.

اهمیت رده‌بندی

نیازی به ارزیابی ملاحظات اقتصادی نیست که نقشی را در فعالیت‌ها دارند یا نه بلکه رده‌بندی شامل همه چیز می‌شود و همانطور که مشهود است ارزیابی اقتصادی دلیل اصلی نقش آن‌ها محسوب نمی‌شوند. این موضوع با ماهیت شرکتی این جوامع تثبیت شده است. مثلاً در ایران مؤسسه رده‌بندی آسیا و یا ایرانیان تحت نظر سازمان بنادر و دریانوردی و در آلمان، این مؤسسات با مدیریت لیود بخش کوچکی از منافع توزیعی را برای سهامداران در پی دارد و باعث مزیت در تحقیقات علمی می‌شوند.^۱ مؤسسه DNV نروژ سال ۱۸۶۴ تشکیل شد که از جان و مال افراد در سفرهای روی دریا حمایت می‌کند و مؤسسه ABS آمریکایی به صورت غیرانتفاعی توسط قانون خاص نیویورک در سال ۱۸۶۲ شکل گرفت و ایمنی کشتی‌ها را شامل می‌شود.

رده‌بندی کشتی از شروط لازم بیمه در شرکت‌های بیمه‌گر می‌باشد؛ چرا که صاحبان کشتی همواره مایل‌اند دارایی خود را بیمه کرده و صاحبان کالا و مسافران دریایی نیز علاقمندند که برای حمل کالای خود، یا مسافرت، از کشتی‌هایی استفاده کنند که گواهینامه‌های معتبر رده‌بندی داشته و بیمه باشند.

ذینفعان خدمات ارائه شده توسط مؤسسه‌های رده‌بندی شامل انجام بازرسی کشتی‌ها و صدور

گواهینامه‌های رده‌بندی و قانونی عبارتند از: - بیمه‌گران - مالکان کشتی‌ها - بازرگانان و صاحبان صنایع و کالا - بانک‌ها و مؤسسه‌های مالی و اعتباری - جامعه بشری (کاهش زیان‌های جانی و مالی ناشی از آلودگی محیط زیست دریاها به سبب رده‌بندی کشتی‌ها) - منابع، اصول، حدود و تحدید مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی

بررسی منابع مسئولیت انجمن‌های رده‌بندی برای عواقب اقداماتشان و بررسی‌هایی که از کشتی به عمل می‌آورند و همچنین مسائل مربوط به خرید و فروش کشتی و صنعت حمل و نقل که اساس و تکیه آن به مباحث رده‌بندی است اثر بسیار مهمی دارد. نقش مهم و همیشه در حال تغییر انجمن‌های رده‌بندی در تأیید مجاری موجود و تنظیم استانداردهای صنعتی برای امنیت کشتی، ساخت و حفظ و نیز درک عملکرد موضوعاتی هستند که به این سؤال مرتبط می‌شوند که آیا به عنوان یک اصل حقوقی،

^۱ - برتریک، دیدگاه آلمان: در دفاع از انجمن‌های رده بندی در لوکس

انجمن‌های رده‌بندی باید مسئول بررسی کشتی‌هایی باشند که بخاطر عیوب ساختاری و حتی سهل انگاری نابود می‌شوند؟ ما معتقدیم که تحلیل حقوق بین‌الملل، وظایف و واکنش‌ها به دیدگاه‌ها و ابتکار عمل مؤسسات رده‌بندی، و وقایع مربوط به دول و سازمان‌های بین‌المللی نشان دادند، در حالیکه رده‌بندی را نمی‌توان تضمینی بر ایمنی و امنیت در دریا قلمداد کرد در عین حال نیز نمی‌توان نقش آن را برای کشتی‌داران ساده و چنین متصور کرد که آن‌ها از درجات بیمه ذینفع می‌شوند و پرداختن به این موضوع بی‌اهمیت می‌باشد. سؤالی که در مورد مسئولیت بالقوه رده‌بندی وجود دارد این مسئولیت باید به لحاظ حقوقی شناسایی شود و منوط به محدودیت‌های مناسب و معقولی باشد.

با توجه به دامنه خدماتی که انجمن‌های رده‌بندی فراهم می‌کنند و افزایش اعتماد و مسئولیت‌هایی که بر این خدمات توسط نقش آفرینان کلیدی در صنعت دریایی وجود دارد، گرایش رو به رشدی برای افراد سودجویی شکل گرفته تا ضرر و زیان متحمل شده را به طرف انجمن‌های رده‌بندی سوق دهند. ضرر و زیان را در صورتی متوجه مؤسسات رده‌بندی می‌بینند که محدودیتی در مسئولیت مالکان کشتی‌ها شکل گیرد یا وقتی که ادعایی توسط بیمه گران صورت می‌گیرد و غرامت کافی به شاکیان پرداخت نشود.

در کل مؤسسات رده‌بندی با توجه به حقوق مدنی و حقوق عمومی مسئولیت خود را رو به افزایش می‌بینند و از آنجا که هیچ کنوانسیون یا رژیم بین‌المللی در رابطه با این موضوع وجود ندارد، هیچ نظام هماهنگی هم در حوزه‌های قضایی مختلف دیده نمی‌شود. قبل از ورود به مباحث لازم است که بخاطر داشته باشیم که مسئولیت ممکن است در یک بافت قراردادی به وقایع داخل آن بستگی داشته باشد به صورتی که طرفین مسئولیت خود را با پوشش مفاد قراردادهای الزام‌آور مستثنی ساخته یا محدود می‌کنند. اصول اساسی قراردادهای مبتنی بر توافق طرفین و مشخص کردن حدود و میزان مسئولیت میان آن‌ها می‌باشد. اما برخی از طرفین گاه به دنبال این هستند که انجمن‌های رده‌بندی را مسئول اهمال و سهل انگاری تلقی کنند و از زیر بار مسئولیت فرار کنند. با آنچه تاکنون به صورت اجمالی بیان شد، این نتیجه به دست آمد که مسئولیت مدنی اصولاً ناشی از بی‌مبالاتی اشخاص است، ولی گاه به منظور جبران ضرر نامشروع با خطری که برای دیگران ایجاد شده است نیز به وجود می‌آید. در مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی طبق رویه حقوقی ایران ارکان مسئولیت مدنی باید شکل گرفته باشد. لیکن برای تحقق مسئولیت مدنی وجود سه عنصر زیر ضروری است که ما برای جلوگیری از اطاله کلام، مختصراً و گذرا به آن اشاره می‌کنیم^۱:

۱. وجود ضرر: هر جا که نقصی در اموال ایجاد شود یا منفعت مسلمی از دست برود یا به سلامت و حیثیت شخص لطمه‌ای وارد آید، می‌گویند ضرری به بار آمده است. که ضرر به دو دسته مادی و معنوی تقسیم می‌شود. اما برای آن که ضرر قابل مطالبه باشد باید: مسلم باشد - مستقیم باشد - باید جبران نشده باشد.

۲. ارتکاب فعل زیانبار: هر کاری که ضرر برساند مسئولیت مدنی ایجاد نمی‌شود. باید کار زیانبار در نظر اجتماع ناهنجار و ناشایسته باشد. به طور کلی و اجمالی باید نامشروع و غیر قانونی باشد.

۳. رابطه سببیت بین فعل شخص و ضرر وارده: اثبات ورود ضرر به زیان‌دیده و همچنین ارتکاب تقصیر یا وقوع فعلی از طرف خواننده یا کسانی که مسئولیت اعمال آنان با اوست، به تنهایی دعوی خسارت را توجیه نمی‌کند. باید احراز شود که بین دو عامل ضرر و فعل زیانبار رابطه سببیت وجود دارد؛ یعنی ضرر از آن فعل ناشی شده است. در مواردی که تقصیر شرط ایجاد مسئولیت نیست، رابطه سببیت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند و اثبات وجود آن نیز دشوارتر است. زیرا تقصیر از ارکان مسئولیت است و تنها به حوادثی متوجه می‌شود که در اثر بی‌احتیاطی و غفلت شخص رخ داده و زیان به بار آمده است.

در صورتی که تمام شرایط و اسباب مسئولیت مدنی در مباحث مربوط به رده‌بندی جمع شده باشد، زیان دیده حق پیدا می‌کند که جبران خسارتی را که به او وارد شده است بخواهد. عامل ورود زیان نیز ملزم می‌شود تا ضرری را که به بار آورده است جبران کند. بدین ترتیب، رابطه دینی (تعهد) بین زیان دیده و عامل ورود آن به وجود می‌آید. رابطه‌ای که در نتیجه مسئولیت مدنی حادث شده است، به عنوان اثر آن مورد مطالبه قرار می‌گیرد. اما جبران خسارت به دو صورت است:

۱) جبران خسارت (۲) اثر قراردادهای خصوصی در مسئولیت مدنی

^۱ - کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی: وقایع حقوقی - مسئولیت مدنی، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول ۱۳۸۸

۱. جبران خسارت: همانطور که بیان شد پس از جمع آمدن ارکان مسئولیت، یعنی ضرر و تقصیر و رابطه سببیت بین آن‌ها، زیان دیده می‌تواند جبران خسارت خود را از دادگاه بخواهد. جبران خسارت زیان دیده ممکن است به دو صورت باشد: الف) برگرداندن وضع او به صورت پیشین خود، بدین صورت که ضرر وارده بطوری جبران شود که گویی از اصل زبانی وارد نشده است. ب) جبران خسارت از راه دادن مال؛ بدین صورت که چون اعاده وضع گذشته امکان‌پذیر نیست، ارزشی معادل آنچه از دست رفته به دارایی زیان‌دیده افزوده گردد.

این نکته لازم است گفته شود که دو مورد فوق در عرض یکدیگر نیستند تا عامل ورود زیان بتواند به میل خویش یکی را برگزیند یا زیان دیده در انتخاب راهی که بیشتر می‌پسندد آزادانه تصمیم بگیرد، هدف از ایجاد مسئولیت مدنی این است که زیان به طور کامل جبران شود و زیان دیده وضع گذشته خود را بدست آورد، پس تا جایی که این راه امکان‌پذیر باشد محقق می‌گردد، در غیر این صورت ارزش ریالی برای جبران آنچه از دست رفته باید مورد استفاده قرار گیرد.

۲. اثر قراردادهای خصوصی در مسئولیت مدنی:

جبران خسارت زیان‌دیده همانطور که در موارد فوق بیان شد بر عهده کسی است که مسئول ایجاد آن بوده است. ولی گاه قراردادهای خصوصی این تعهد را محدود می‌سازد یا از بین می‌برد یا بر شخص دیگری تحمیل می‌کند. این قرار دادها گاه ممکن است به صورت بعضاً صلح بعد از ورود خسارت باشد که در اینجا بحث مهمی وجود ندارد چون موجب رفع خصومت می‌گردد مگر در مواردی که قانون آنرا باطل شمرده است. اما در قراردادهای تحدید مسولیت که پیش از ورود ضرر منعقد می‌شود باید قائل به تفکیک شد، و اذعان داشت قراردادهای تحدید مسولیت اصولاً نافذ و معتبر است.

مگر در صورت ایراد عمدی و یا در حکم عمدی و خسارات وارده به جسم و شخصیت طرف که نمی‌توان این قراردادهای را نافذ و معتبر دانست.^۱

بحث و یافته‌های تحقیق

منابع مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی از دیدگاه حقوق خصوصی و عمومی

در ابتدا ما بر آنیم که بگوییم مسئولیت مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق بین‌الملل تابع چه ضوابطی می‌باشد و چگونه و بر اساس چه نظریه‌هایی این اسباب شکل گرفته است. با نگاهی به دادگاه‌های سرتاسر جهان به دلایل سیاست عمومی محدودیتی را در خصوص مسئولیت مؤسسات رده‌بندی برای آسیب‌هایی که بواسطه اهمال ساده شکل می‌گیرند، شناسایی کرده‌اند و مالکان کشتی‌ها و عناصر دیگر در صنعت دریایی از این محدودیت در مواردی مستثنی‌اند، مثل قرارداد محدودیت سال ۱۹۹۶ و مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ که بیانگر همین موضوع می‌باشد. همچنین در سایر کنوانسیون‌ها و قراردادهای و رویه قضایی مثل دادگاه‌های ایالات متحده آمریکا که اذعان دارند از مؤسسات و انجمن‌ها حمایت می‌کنند در مقابل آن برخی از اندک کشورها مثل دادگاه فرانسه هم اظهار دارند که این حمایت را نخواهد داشت.

برای تضمین و حمایت از انجمن‌های رده‌بندی لازم است که به شرایطی هم توجه شود. برای حفظ ایمنی و استانداردهای کشتی رابطه‌ای میان سازنده یا تولیدکننده کشتی از جزء تا کل آن، بنادر کشتیرانی، مؤسسات رده‌بندی و مالک کشتی که با وظیفه غیرقابل نیابتی مالک آغاز شده و پایان می‌یابد و طی آن کشتی در شرایط خوبی حفظ می‌شود و در قوانین انجمن‌های رده‌بندی نیز این شرایط تشریح شده است وجود دارد. این قوانین استانداردهای بین‌المللی را شرح می‌دهند و صدها سال تجربه را به همراه دارند. این رابطه به این ایده منتهی می‌شود که یک مؤسسه رده‌بندی نمی‌تواند وظیفه مراقبتی مستقیمی را از کسی داشته باشد بلکه مالک کشتی و سازنده آن این تعاملات را انجام می‌دهند.

منابع مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌ها از دیدگاه حقوق خصوصی

^۱ - مسولیت مدنی، (الزام‌های خارج از قرارداد)، صفایی، رحیمی، سید حسین، حبیب الله، سمت ۱۳۹۰، ش ۲۱۷

از دیدگاه حقوق خصوصی، قراردادهایی وجود دارد که حاوی شرایط حفاظت کشتی‌ها است و اینکه چگونه شناور در این رده حفظ می‌گردد. در اینجا باید متذکر شد که در این قراردادها، این وظیفه مالک است که تضمین کند کشتی در این شرایط حفظ شده است یا خیر؟ و باید مؤسسه رده‌بندی را از هر شرطی که ممکن است بر رده تأثیر گذارد آگاه ساخت تا چیزی که به درستی بیان می‌شود تضمین شود. مالک باید گواهینامه‌های مرتبط به رده را بر این اساس ارزیابی کند که بتواند از طرفین قرارداد در کشتی رده‌بندی شده حمایت کند. این وظیفه مؤسسات رده‌بندی نیست که تضمین کند کشتی در رده خود قرار دارد یا خیر. برخی می‌گویند که مؤسسات رده‌بندی به بررسی این موضوع می‌پردازند که کشتی‌ها براساس اصول و قوانین ساخته شوند و به صورت سالم و درست خدمات‌رسانی را تحت رده‌بندی انجام دهند. به این ترتیب ثابت می‌شود که انجمن‌های رده‌بندی دیگر عملکرد طراحی را انجام نداده و کشتی‌داران هستند که باید کار خاصی انجام دهند. انجمن‌های رده‌بندی فقط بعد از یکسری تحقیق و بررسی کار ارزیابی را انجام می‌دهند که در آن صورت کشتی می‌تواند در رده خود باقی بماند.

اسباب مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌ها از دیدگاه حقوق عمومی

وقتی که در حقوق عمومی بحث رده‌بندی مطرح است برای مؤسسات رعایت این نکته الزامی است که مطابق قوانین و مقررات مهم و اساسی که توسط دولت تعیین شده است، عمل کنند تا اینکه کشتی در رده خود باقی بماند که شرایطی اعم از مقررات سولاس^۱، کنوانسیون لودلاین^۲، مار پول و غیره را مشمول می‌شود. همچنین مؤسسات رده‌بندی دارای سوابق و پیشینه طولانی در مورد رده‌بندی ماشین آلات و بیمه کشتی نیز هستند اما قوانین و مقررات پیشرو، در دستورالعمل‌های خود برای مؤسسات رده‌بندی، با جزئیات کامل مشخص می‌کنند که چطور تحقیقات و رده‌بندی از جانب آن‌ها باید صورت گیرد. این انجمن‌ها موضوعات این چنینی را در تحقیقات خود داشتند اما مشکلات جدی را باید مورد توجه مراجع قانونگذار در دستورالعمل‌ها قرار گیرند. هر یک از قوانین و مقررات مرتبط الزاماً بایستی به مالک کشتی در مورد شرایط کشتی که ممکن است در گواهینامه تأثیر گذارد، اطلاع‌رسانی کنند. ممکن است تحقیقات لازم با محققان یا افرادی که سازمان‌ها را رده‌بندی می‌کنند صورت گیرد. مالکان وظیفه غیرنیابتی خود را دارند تا سلامت کشتی را تضمین کنند و کشتی را تحت کنترل خود داشته باشند و مؤسسات و انجمن‌ها در هنگام رده‌بندی مسئول کار خود هستند و بعد از آن حفظ و نگهداری آن وظیفه مالکان کشتی می‌باشد. در حقوق عمومی یکسری قوانین و مقرراتی از سوی سازمان‌های دولتی مثل سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شده است که انجمن‌ها موظف به پیروی از آن هستند اما متأسفانه در حقوق ایران حدود مسئولیت مؤسسات و انجمن‌ها مشخص نشده است و خلاء محسوسی در این زمینه وجود دارد. با نگاهی به رویه قضایی دادگاه‌های خارجی مثل دادگاه فرجام فرانسه که تصمیم‌گیری‌هایی در مورد پرونده معروف کشتی اریکا صورت داده بود و در مورد پرونده معروف به رینا مؤسسه رده‌بندی ایتالیایی ایده‌هایی را که بیان کرده بود و رینا توسط ایالت مالتا مجاز شد تا گواهینامه‌هایی قانونی برای کشتی‌ها صادر و سرمایه‌گذاری‌هایی کند و موظف بود منطبق با اصول ایمنی در رابطه با گواهینامه‌های قانونی عمل کند. به این جمع‌بندی می‌رسیم که مباحث مربوط به انجمن‌های رده‌بندی دایره بیشتری را شامل می‌شود و در مواردی که صدور گواهینامه‌ها به قوانین و مقررات عمومی بستگی نداشت تحت شرایط قراردادهایی که بسته می‌شد قرار می‌گرفت و در مواردی هم عکس آن دیده می‌شود و یا به طور کل منوط به رویه قضایی دیگر کشورها قرار می‌گرفت.

اصول مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق داخلی و خارجی

در حقوق خارجی به خصوص در کشور آلمان انجمن‌های رده‌بندی به مانند کارشناسانی در موضوعات امنیت مکان هستند. وقتی که قانون مدنی آلمان پیش‌نویس می‌شد، قانونگذاران آلمانی بسیار محتاط بودند که اعتباری برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی قائل شوند و مسئولیت آن‌ها را به مانند کارشناسانی در جهت ارائه پیشنهاد تعریف کنند. در حقوق ایران چه در قوانین مدنی و چه در قوانین کیفری در خصوص مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌ها بحثی را به میان نیاورده و فقط در قانون مسئولیت مدنی، به مسئولیت به صورت کلی نگاه شده است. و جایگاه انجمن‌های رده‌بندی درست است که به صورت مستقل کار می‌کنند اما زیر نظر سازمان بنادر و دریانوردی قوانینی که آن‌ها القاء می‌نماید را به اجرا در می‌آورند.

^۱- SOLAS

^۲- Load Lines

اصول مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق خارجی

جایگاه مسئولیت در حقوق آلمان به گونه‌ای است که قانونگذاران آلمانی یک اصل کلی را اتخاذ کردند مبنی بر اینکه یک فرد وقتی بخاطر بی‌مبالاتی فردی دیگر متحمل خسارات مالی می‌شود و آن فرد نتواند جبران خسارت کند، بین طرفین رابطه‌ای بدون قرارداد شکل می‌گیرد. حقوق کیفری آلمان این موضوع را با محدود کردن اتلافات مالی‌ای که به وجود می‌آید پوشش داده است و در مواردی ممکن است به صورت عمدی آسیبی شکل گرفته باشد (ماده ۸۲۶ قانون مدنی آلمان)^۱ یا اینکه به شکل خاصی شاکی ادعای ضرر و زیان مادی کند (ماده ۸۲۳ قانون مدنی آلمان). همچنین ماده ۶۷۵ قانون مدنی آلمان^۲ بر این موضوع تأکید دارد، فردی که پیشنهادی را می‌دهد یا مشاوره‌ای به دیگری می‌دهد ملزم به جبران هیچ خسارتی نیست که از فرد دوم به سبب مشاوره و پیشنهاد برمی‌آید مگر اینکه اعتمادی تحت قرارداد حاصل شود. وقتی که قانون مدنی آلمان پیش‌نویس می‌شد، این چنین پیش‌بینی شد که این ماده در حقوق جزاء مشمول شود اما قانونگذار در نهایت تصمیم می‌گیرد تا آن را در قرارداد ۱۹۰۰ ماده ۶۷۶ قانون مدنی آلمان لحاظ کند و ماده مربوط به مشاوره یا پیشنهاد را شفاف‌سازی کند که در آن رابطه قراردادی را در بر نمی‌گیرد. در مورد اصلاح حقوق الزامی آلمان، این ماده اصلاح و به ماده ۶۷۵ قانون مدنی تغییر یافت، اصلاح ماده هدف کلی آن را تغییری نمی‌داد.

انجمن‌های رده‌بندی قراردادهای رده‌بندی را با مالکان کشتی یا کشتی‌سازان مدون می‌کنند. سرویس‌هایی که قرار است اجرایی شوند تحت این قراردادها، متفاوت هستند. وقتی که مؤسسات رده‌بندی با یک کارگاه کشتی‌ساز وارد قرار داد می‌شود باید بر ساخت هم نظارت کند تا اطمینان حاصل شود که کشتی طبق قوانین رده‌بندی ساخته و شامل مروری بر طرح‌های ساخت و نقشه‌ها می‌شود. قرارداد با مالکان کشتی‌ها با این الزام همراه است که مؤسسات رده‌بندی کشتی را به صورت منظم طبق قوانین انجمن مورد بازبینی قرار دهد.

قانون مدنی آلمان قوانین کلی را برای همه قراردادهای کاربردی می‌سازد در عین حال الزامات خاص را که شامل رژیم‌های قراردادی مختلف می‌شوند مثل قرارداد فروش یا کار را تنظیم می‌کند. دادگاه‌های آلمان این موقعیت را اتخاذ کرده و به موارد مرسوم توجه دارد که طی آن‌ها باید به ساخت بدنه کشتی و اقلام چوبی توجه شود. این توافق به عنوان قراردادی برای کار تلقی شد آنهم بنا به عنوان ماده ۶۳۱ قانون مدنی آلمان، دادگاه دریافت که الزام مؤسسات رده‌بندی در این مورد شبیه به الزاماتی است که یک مهندس هنگام ساخت یک ساختمان دارد. هم معمار و هم مؤسسات رده‌بندی هر دو در کار شناسایی کار باید موفق باشند و هر دو باید اطمینان حاصل کنند که کشتی یا ساختمان براساس طرح‌های ساختمانی ساخته می‌شوند. در قرارداد الزامات مختلفی تحت توافقات رده‌بندی لحاظ می‌شوند که باید متعاقباً اجرایی شوند. مثلاً:

- طرح‌های ساخت باید در زمان خودش مرور شوند. - گواهینامه رده‌بندی شده‌ای باید صادر شود و کشتی باید به صورت دوره‌ای مورد ارزیابی قرار گیرد. - همه این الزامات را نمی‌توان بعنوان قراردادهای مستقل در نظر گرفت.

اصول مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق داخلی

با اهمیتی که دریا همیشه حائز بوده است طبیعی است که مثل همیشه در این فکر بوده‌اند که برای تنظیم امور دریایی قواعدی وضع کنند اما تنظیم حقوق دریایی به راحتی حقوق خشکی نیست کثرت مبادلات تجارتي دریایی بین ایران و سایر کشورها سبب شد که قانونگذار ایران مقرراتی را در خصوص حمل و نقل دریایی به تصویب برساند از این رو قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید. این قانون هرچند با دقت بیشتری نوشته شده و به تصویب رسیده است اما به دلیل عدم جامعیت و ضعف در پاسخگویی و نیاز کشتیرانان امروزی در حل معضلاتی مثل دریانوردی، آلودگی‌های نفتی، رشد چشمگیر صنعت کشتیرانی، نحوه

^۱- ماده ۸۲۶ ق.م. آلمان، شاکی محق است تا آسیب عمدی را در مقابل سیاست عمومی پوشش دهد: فردی که به صورت عمدی آسیبی را به دیگری وارد می‌کند به شکلی که مغایر با سیاست عمومی است، باید جبران خسارت کند.

^۲- ماده ۶۷۵ ق.م. آلمان محق است تا ماده‌ای را برای ملاحظات ارزشمند لحاظ کند بدین شرح که فردی که پیشنهادی به دیگری می‌دهد، ملزم به جبران آسیب نیست.

صدور و شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی، بیمه دریایی، مسائل مربوط به مقررات رده‌بندی و ... باعث شد نقائص این قانون، قدیمی نمایان شود و برای جبران آن به سمت مقررات بین‌المللی و کنوانسیون‌ها و گرفتن قوانین دریایی از سایر نظام‌های حقوقی در رفع این کاستی‌ها اقداماتی شد.

در بحث رده‌بندی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به هیچ عنوان مبحثی تحت عنوان رده و رده‌بندی دیده نمی‌شود و شالوده اصلی این گونه مباحث را باید بیشتر در کنوانسیون‌هایی که ایران به آن‌ها ملحق شده است مشاهده کرد و راه جستجوی مباحث مربوط به آن در قوانین کلی مربوط به حقوق دریایی ایران به علت فقدان و کاستی دانش مربوط به رده‌بندی بسته شده است و متأسفانه حقوقدانان ایرانی در زمینه مسائل رده و رده‌بندی نتوانسته‌اند به ظرفیت حقوقدانان آلمانی حرکت کنند و قوانین تکمیل شده‌ای در این زمینه ارائه نمایند در ذیل اهم قوانین مربوط به حقوق دریایی که در ایران موجود است را به طور خلاصه اشاره خواهیم کرد و در ادامه کنوانسیون‌هایی که دولت ایران به آن پیوسته و ارتباط موضوعی با مسائل رده‌بندی است را بیان می‌داریم.

۱. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳: این قانون به اقتباس از مقررات کتاب دوم قانون فرانسه مصوب ۱۸۰۷ می‌باشد که ملهم از احکام و قواعد فرمان ۱۶۸۱ لوئی چهاردهم است. و قسمت‌های دیگر این قانون ترجمه متون کنوانسیون‌های دریایی بروکسل و لاهه می‌باشد. که در آن به هیچ وجه از بیمه‌های دریایی و گواهینامه‌های دریایی به خصوص گواهینامه‌های مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی و مسئولیت آن‌ها اشاره‌ای نشده است. ۲. مقررات قوانین مدنی، تجارت و امور گمرکی مرتبط با حمل و نقل دریایی: قبل از آن که قانون دریایی به تصویب برسد مشکلات حمل و نقل دریایی به وسیله مواد قانونی معدودی از قانون مدنی و تجارت مورد حل و فصل قرار می‌گرفت. که مشخص است در آن مسائل مربوط به گواهینامه‌ها و مجوزهای رده‌بندی صحبتی نشده و پاسخگوی کار ما نیست. ۳. آیین‌نامه‌های اجرایی و دستورالعمل‌های دریایی: که می‌توان آیین‌نامه‌های مصوب هیأت وزیران و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و کشتیرانی را در این زمینه نام برد. این بخش از منابع حقوق دریایی ایران تمهیداتی در خصوص مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی اندیشیده است اما در خصوص مسئولیت مدنی مؤسسات دارای فقدان مواد متناسب می‌باشد.

شالوده اصلی قوانین و حقوق دریایی را باید در متن پیمان نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی که مشخصاً درباره یکی از موضوعات دریایی تدوین شده‌اند جستجو کرد. این کنوانسیون‌ها با همت سازمان بین‌المللی دریایی IMO و برخی کارگزاران تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد تهیه و تدوین شده که پس از تشریفات خاص اجرا شده‌اند.

تأثیرات ماهوی عمیق مقررات بین‌المللی مذکور بر فکر و اندیشه و روند قانونگذاری کشورها چنین تأثیر گذاشته است که وجه تمایزی در قوانین دریایی کشورها نمی‌توان پیدا کرد و شباهت بسیاری به هم دارند. در اواخر قرن نوزدهم میلادی، پس از احاطه کامل قدرت‌های بزرگ بر فنون دریایی و کشتیرانی، یکی از نگرانی‌های جدی آن‌ها گوناگونی قوانین ملی و تنوع مقررات داخلی کشورها بود. از این رو در تلاش بودند تا روش خاصی را جایگزین وضعیت موجود کنند. انعقاد معاهدات بین‌المللی و پیوستن به کنوانسیون‌های جهانی، بهترین شیوه برای پایان دادن به مشکلات ناشی از تعارض قوانین بود.

روند متحدالشکل کردن قوانین با تلاش‌های انجمن حقوق بین‌الملل آغاز شد و اتاق بازرگانی بین‌المللی، کمیته بین‌المللی دریایی، سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریانوردی آن را ادامه دادند. محصول این تلاش‌ها شکل‌گیری تعداد زیادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی در جهت رفع تعارض و متحدالشکل کردن قوانین جهانی است.

ایران به واسطه مجاورت خلیج فارس و دریای مازندران با داشتن سواحل طولانی و بنادر متعدد در زمره کشورهای دریایی قرار گرفت و کشتیرانی تأثیر به سزایی در تجارت و بازرگانی دارا شد. از همین رو پیوستن به معاهدات بین‌المللی دریایی و رعایت مقررات آن‌ها ظاهراً از نظر دولت‌ها ی قبل و بعد از انقلاب ضرورتی اجتناب ناپذیر شناخته شد. مفاد این معاهدات همانگونه که در ماده ۹ قانون مدنی مقرر شده است از نظر قانونگذاری ایران اعتباری معادل قانون داشته و به همان میزان لازم الاجرا می‌باشد.

اهم این مقررات که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و مرتبط با رده‌بندی نیز می‌باشد به شرح زیر است:

۱. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون‌های بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (معروف به MARPOL مارپول) ۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، سال ۱۹۷۸ با نیت ارتقای ایمنی جان و اموال در دریا و حفاظت از محیط زیست دریا به وسیله مقرر نمودن استانداردهای بین‌المللی آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان بر حسب توافق

مشترک (معروف به STCW) ۳. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (معروف به سولاس SOLAS) ۴. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی ۲۰۰۶ (معروف به MLC2006) کنوانسیون‌های فوق از الزاماتی هستند که توسط انجمن‌های رده‌بندی باید رعایت شود و در آن حدود و وظایف کشتیرانان و مؤسسات رده‌بندی را بیان نموده و در صورت عدم رعایت، حفظ و نگهداری آن مسئولیت متوجه صاحبان کشتی می‌باشد و در صورت عدم استانداردسازی کشتی با این کنوانسیون‌ها مؤسسات مسئول خواهند بود و در ایران تا همین حد از مسئولیت مدنی مؤسسات سخنی به میان آمده است.

مؤسسه رده‌بندی، استانداردهایی را برای کیفیت کارکرد کشتی‌ها و اجرای تحقیقاتی برای تعیین این موضوع مدون می‌کند که آیا کشتی‌ها مطابق با قوانین و مقررات مؤسسه رده‌بندی مطابق با قوانین ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی هستند یا خیر. آن‌ها در واقع سازمان‌های غیردولتی هستند که قوانین و استانداردهای فنی را برای طراحی، ساخت و ارزیابی کشتی‌ها توسعه می‌دهند. مراجع دولتی و ذینفعان خصوصی از این مؤسسات بهره می‌برند. مؤسسات داخلی برحسب عملکردهای دولتی عمل می‌کنند و تحت قوانین و یا نمایندگی‌های دولتی ایران هستند، عملکرد مؤسسه توسط ناظران کشتی‌ها صورت می‌گیرد. یک کشتی نمی‌تواند بدون اینکه توسط مؤسسه رده‌بندی گواهینامه‌ای بگیرد عمل کند زیرا رده‌بندی، شرط لازم برای ثبت کشتی و پوشش بیمه‌ای است، پس در ایران طبق موارد اشاره شده مسئولیت را می‌توان متوجه مؤسسات رده‌بندی دانست. گواهینامه برای مالکان کشتی‌ها الزامی است کسانی که باید تضمین کنند که کشتی‌هایشان استانداردهای امنیتی و دریایی مناسب را به همان شکلی داراست که بواسطه قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی در قوانین مؤسسات رده‌بندی مدون شده است تا کشتی‌هایشان در رده باقی بماند و بیمه شود و ارائه اطلاعات درست و انجام این کارها بر عهده مالکان کشتی‌ها می‌باشد و بعد از اقدام با رده‌بندی حفظ و نگهداری در رده نیز وظیفه مالکان کشتی است پس طبق این مطالب و رویه موجود در رده‌گذاری و با توجه به فقدان قوانین این موضوع استنباط می‌شود که مسئولیت مدنی در این قسمت متوجه مالکان کشتی می‌باشد و همانطور که قبلاً بیان شد مؤسسات مسئول اقدامات خود در زمان رده‌بندی بوده و قبل از آن مسئولیتی نخواهند داشت.

تحدید مسئولیت مدنی بر اساس قوانین ملی و بین‌المللی

برخی از قوانین محدودکننده برای قراردادهای خاصی به کار می‌روند. مثلاً حامل محموله، مسئول آسیب نیست، این مسئولیت در همه کنوانسیون‌های بین‌المللی وارد شده و به ادعاهایی محدود می‌شود که علیه حامل ممکن است بیان شود. بنابراین حامل در مقابل دعاوی ناشی از حوادث قهری مصون می‌ماند. عوامل و خدمه حامل نیز از این موارد بهره می‌برند آنهم زمانی که برای هر گونه آسیب و زبانی مورد شکایت واقع می‌شود. موارد مشابه در صنعت کشتی‌سازی مرسوم است که مسئولیت حامل را محدود ساخته و برای سایر عوامل و خدمه‌ها استفاده می‌شود.

علاوه بر محدودیت‌هایی که قبلاً به آن‌ها اشاره شد کنوانسیون مربوط به محدودسازی مسئولیت و ادعاهای دریایی به سال ۱۹۷۶ (کنوانسیون لندن^۱) ادعاهایی را که ممکن است در بخش مربوط به کاربری‌های تجاری برای کشتی مطرح شود، یا ادعاهایی که به عملکرد کشتی مرتبط شود را محدود می‌کنند، پس به مالکان کشتی‌ها این امکان داده شده که مسئولیت خود را مطابق این کنوانسیون محدود سازند. بسیاری از فعالان در صنعت دریایی علاوه بر مالکان، ممکن است بر کنوانسیون لندن تکیه کنند تا مسئولیت خود را محدود سازند؛ مثلاً: • مالک، ارزیاب و مدیر کشتی که در حال سفر است • افراد که اقداماتی را دارند یا مالکان کشتی که مسئول هستند. • بیمه‌گر که ادعاهایی بر محدودیت‌های مسئولیتی می‌تواند داشته باشد

محدودیت مسئولیت برای افراد نه تنها شامل کاپیتان و اعضای خدمه می‌شود بلکه دامنه گسترده‌ای از تولیدکنندگان خدمات دریایی را هم در بر می‌گیرد. مثلاً با نگاهی به حقوق ملی آلمان می‌بینیم که در واقع حقوق ملی محدودیت‌های مسئولیتی‌ای را گسترش می‌دهد، همچنین در کنوانسیون لندن نیز همین موضوع مشاهده می‌شود که آن را به افراد دیگری بسط می‌دهد. مثلاً در قوانین آلمان خدمه می‌توانند از این محدودیت‌ها بنا به ماده ۴۸۷ قانون تجارت آلمان نفع برند. لازم بذکر است که طبق ماده ۳

۱- کنوانسیون بین‌المللی در خصوص مسئولیت مدنی برای آسیب‌های آلاینده‌های نفتی، ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹

کنوانسیون لندن، دعاوی خاصی از محدودیت‌هایی مشتق می‌شوند که در آن لحاظ شده‌اند. قوانین مربوط به محدودسازی کنوانسیون نباید برای دعاوی به کار روند که مثلاً برای آلودگی نفت، یا آسیب‌های هسته‌ای ارائه می‌شود یا ادعاهایی که توسط کارکنان از مالکان کشتی صورت می‌گیرد، مالک کشتی محق نیست تا مسئولیت خود را در مقابل این دعاوی محدود سازد. قوانین آلمان خود را از این گزینه بنا به بند ۱ ماده (۴) ۴۸۶ قانون تجارت آلمان مستثنی می‌کند. روشن است که سرمایه و اتحاد فیزیکی اعضای خدمه مهمتر از منافع محدود مالکان کشتی جهت محدودسازی مسئولیتشان برای آسیب‌ها است. اگر این استثنا را کنار بگذاریم، ماده ۳ کنوانسیون لندن به روشنی نشان می‌دهد که محدودیت‌های مربوط به مسئولیت باید در کل و به صورت جامع در تجارت‌های دریایی استفاده شود. این برای آسیب‌های هسته‌ای نیز صدق می‌کند و در عمل مسئولیتی بسیار مهم برای آسیب و آلاینده‌های نفتی نیز هست. این آسیب‌ها توسط کشتی‌های مخزن ایجاد می‌شوند، ماده پنج از کنوانسیون بین‌المللی در خصوص مسئولیت مدنی در خصوص آسیب‌های وارد آمده از آلاینده‌های نفتی، مسئولیت مخازن داران نفتی را به تناسب اندازه مخزن محدود می‌سازد.

کنوانسیون بین‌المللی در خصوص مسئولیت مدنی برای آلاینده‌های نفتی ۲۰۰۱ یک منع ساختاری در یک تصویر کلی است. بنابراین مسئولیت بین‌المللی برای صنعت دریایی وجود دارد که طی آن هیچ یک از فعالان در مقابل مسئولیت نامحدودی قرار نمی‌گیرند. یک قاعده کلی که از چند کنوانسیون و ماده اجرایی ملی مشتق می‌شود این است که هرگونه اقامه دعوا در مقابل آسیب‌ها باید توسط فرد آسیب دیده صورت گیرد. در نتیجه آسیب‌های مازاد اساساً در صنعت دریایی شامل محموله و بدنه باید توسط بیمه گران تأمین شود.

در زمانی که کشتی دچار بحرانی می‌شود باید گام‌هایی را برداشت تا راه‌های جبران خسارت برای قربانیان داشته باشد. این مسئولیت که از مشاهدات مستمر شکل می‌گیرد می‌تواند به صورت روشن به این صورت تشریح شود: اول اینکه تولیدکنندگان در صنعت دریایی مسئول محدودیت‌هایی هستند که توسط حقوق بین‌الملل مشخص شده‌اند. این محدودیت‌ها تضمین می‌کنند که بیمه مسئولیت در تجارت بین‌المللی دریایی همچنان قابل ارائه است. دوم اینکه آسیب‌های اضافی باید توسط شخص آسیب دیده مورد دعوی قرار گیرند. زیرا در ذیل این افراد فعالان صنعت دریایی هستند و آن‌ها هستند که از محدودیت‌های مسئولیتی موجود نفع می‌برند. این افراد ممکن است خود را در مقابل ریسک آسیب و حصول پوشش بیمه‌ای محافظت کنند دولت‌های ملی ممکن است سرمایه‌های مکملی را برای این منظور فراهم کنند. ممکن است از سیستم متعادل مسئولیت محدود صحبت به میان آید که در صنعت دریایی قرار دارد. تا به امروز انجمن‌های رده‌بندی ملزم به آن نبوده‌اند آن‌ها بعنوان سازمانی قلمداد می‌شدند که فعالیت‌هایی را انجام می‌دادند و فعالان این صنعت از آن نفع می‌بردند. در نتیجه در چند دهه گذشته هیچ شکایتی علیه انجمن‌های رده‌بندی وجود نداشته است. مجلس لردهای انگلیس در این خصوص اذعان داشت که تخصیص مسئولیت به انجمن‌های رده‌بندی ممکن است این تعادل را بر هم زند. اگر انجمن رده‌بندی در مقابل مسئولیت نامحدودی قرار گیرند، در اینصورت محموله‌داران یا شخص ثالث قادر خواهند بود آسیب‌ها را برطرف کنند و به لحاظ بین‌المللی محدودیت‌هایی در مقابل مسئولیت مدون می‌شود.

تحدید مسئولیت مدنی بر اساس اهمال و سهل انگاری

برخی حقوقدانان در مفهوم تقصیر، آن را به تقصیر عمدی و تقصیر غیر عمدی تقسیم می‌کنند که البته اهمال و سهل انگاری در قسم تقصیر غیر عمد وارد می‌شود. در تحدید مسئولیت شکی در بطلان این قراردادها در حوزه تقصیر عمدی وجود ندارد ولی اکثریت حقوقدانان این گونه تحدید مسئولیت‌ها را در حوزه تقصیرهای غیر عمدی پذیرفته‌اند که به بررسی مفصل آن در این حوزه می‌پردازیم. این گونه شروط باید به عنوان تعهدی به نفع طرف دیگر در نظر گرفته شوند. بطور خاص، وکلا و میزبان نمی‌توانند مسئولیت اهمال را مستثنی کنند. مواردی که در این استثنا قرار می‌گیرد بین الزامات قراردادی اصلی و الزامات دیگر برآمده از توافقات رده‌بندی، متمایز می‌شود.

تمایز میان الزامات اصلی و الزامات دیگر باید همراستا با حقوق موردی باشد، زیرا زبان این عبارات و شرایط کلی، یک زبان قانونی است و دادگاه فدرال قضایی این نظر را دارد که عبارات استاندارد قرارداد که در متن کلی ارائه شده است باید به صورت

یکپارچه طبق هدف مورد نظر تعبیر شود به این ترتیب طرف صادق در قرارداد می‌تواند در یابد که طرفین دیگر در قرارداد چه نظری دارند. این شاخص برای تعبیر عبارات استاندارد قرارداد بسیار شبیه به روش‌های مورد استفاده برای تعبیر مفاد قانونی هستند. قرارداد، انجمن رده‌بندی را ملزم می‌کند تا کشتی یا بخش‌های خاصی از آن را طبق قوانین رده‌بندی مورد بررسی قرار دهد. بنابراین وظایف کلی قراردادی جهت حفظ انجمن رده‌بندی در خصوص کشتی، نباید به عنوان الزامات اصلی در نظر گرفته شوند. مثلاً اگر ناظر انجمن رده‌بندی با اهمال خود باعث شود تا به تجهیزات فنی در طول بررسی آسیب وارد شود، در اینصورت یک وظیفه قراردادی نقض شده است. در مقابل، الزامی که برای حفظ قوانین رده‌بندی با پیشرفته‌ترین علوم و فنون مدون شده بی شک یک الزام اصلی نخواهد بود.

مالک کشتی یا اپراتور باید یک کشتی سالم با ارزش مالی خاص را دارا باشد. کشتی باید در سفرهای دریایی امنیت را برقرار کند و محموله و افراد در طول سفر ایمن باشند، مالک کشتی نمی‌تواند از مسئولیت خود جهت نقض الزامات قراردادی شانه خالی کند. برای تحقق الزامات موجود و تضمین سلامت کشتی، مالک کشتی باید از یک انجمن رده‌بندی بخواهد تا به صورت منظم کشتی را مورد بررسی قرار دهد. الزاماتی که برای کشف نقایص مرتبط وجود دارد، باید در نظر گرفته شوند. ارزش یک کشتی به ایمنی و امنیت آن بستگی دارد. لازم به ذکر است که گرچه انجمن رده‌بندی تحت یک الزام اصلی است و باید کشتی را حفظ کند اما مالک کشتی از این الزام برای کنترل شرایط کشتی مستثنی نمی‌شود. این موضوع به لحاظ بین‌المللی شناخته و مشخص شده است که الزام مالکان کشتی برای حفظ کشتی، مطلق و غیر قابل انتقال است.^۱

نهایتاً اینکه اگر اهمال در کنار وظیفه مراقبتی صاحبان کشتی باشد باید صاحبان کشتی را مسئول دانست ولی در مقابل اگر مالکان ایفای وظیفه نموده‌اند و در مقابل آسیب وارده، به انجمن گزارشات خود را داده باشند در اینجا انجمن‌های رده‌بندی مسئول هستند هرچند در این خصوص رویه‌های متفاوتی در سایر نظام‌های حقوقی وجود دارد ولی باتوجه به رویه عادلانه‌ای که در دادگاه‌های ایالات متحده آمریکا وجود دارد انجمن‌ها مقصر شناخته می‌شوند در کنار این رویه کشور فرانسه بدون هیچ تحقیق و تفحصی همیشه بنا به تعریفی که از ماهیت انجمن‌های رده‌بندی دارد، انجمن‌ها را مقصر دانسته است ولی در مقابل آن کشور انگلیس و استرالیا انجمن‌ها را معاف از مسئولیت می‌دانند.

آراء و رویه قضایی مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق داخلی

در اغلب نظام‌های حقوقی دنیا که با صنعت کشتیرانی سر و کار دارند مقررات و قوانینی را به موضوع رده‌بندی اختصاص داده‌اند حتی دیده شده در برخی از کشورها قانونگذاران آن‌ها اصل کلی‌ای در این خصوص تدوین کرده‌اند. مسأله رده و رده‌بندی یکی از ارکان مهم مربوط به کشتیرانی است که به جرأت می‌توان گفت که رده‌بندی بخش لاینفک حقوق دریایی است. اخیراً در کشور ایران نیز با توجه به صنعت رویه رشد کشتیرانی و ارتباط اقتصادی با سایر کشورها و توسعه بخش حمل و نقل دریایی باعث شده تا قوانین مربوط به این رشته از حقوق جای خود را در این چرخه عظیم باز کند اما متأسفانه از مسأله رده‌بندی با توجه به قدمت قوانین و ظهور و بروز رده‌بندی در این چند دهه اخیر این مسأله مهم مورد غفلت واقع شده و قانونگذاران ما نیز به آن نپرداخته‌اند. در گذشته به علت عدم کشتیرانی در سطح وسیع و عدم وجود کشتی‌های اقیانوس پیما و کشتی‌هایی با برد مسافرتی بالا و حمل و نقل بار به صورت محدود مسأله رده‌بندی در ایران مسکوت مانده بود و فقط رده‌گذاری در سطح چند کشتی انگشت شمار انجام می‌شد اما امروزه با صنعت رویه رشد کشتیرانی و بومی شدن ساخت کشتی‌های غول پیکر در کشور و پیوستن ایران به کنوانسیون و معاهدات بین‌المللی همه کشتی‌ها تحت قوانین بین‌المللی رده‌بندی قرار گرفته‌اند و آیین‌نامه‌ای هم مورد تصویب سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است که کشتی‌های بالای GT۵۰۰ را موظف به رعایت قوانین بین‌المللی رده‌بندی کرده است، البته کشتی‌های زیر GT۵۰۰ مشمول رده‌گذاری تحت قوانین داخلی می‌شوند و از رعایت برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی معاف هستند اما با همه این تفاسیر قوانین رده‌بندی در کشور معطوف به رعایت چند کنوانسیون بین‌المللی شده است که برای حقوقدانان به خصوص حقوقدانان عرصه حقوق دریایی جای بسی تأمل است که چرا در این خصوص قوانینی تدوین نشده است لذا با توجه به

^۱Jonathan (ed.), Classification Societies(London/New York/Hamburg/Hong Kong: LLP Professional Publishing, 1993, pp. 59.

شرایط یاد شده و همانطور که پیشتر هم گفته شده است مؤسسات رده‌بندی در ایران بسیار محدود بوده و درست است که مستقل کار می‌کنند اما تحت نظارت مستقیم سازمان بنادر و دریانوردی و طبق آیین‌نامه‌های صادره از سوی آن‌ها اقدام به کار کرده‌اند لذا همین موضوع باعث شده تا پرونده‌ای در خصوص مسئولیت مدنی آن‌ها مشاهده نشود و اگر هم تخلفی باشد به علت حمایت‌های دولتی به مرحله رسیدگی قضایی نرسد و در سازمان بنادر و دریانوردی مورد حل و فصل قرار گیرد. پس ما در این قسمت از تحقیق به علت فقدان رویه قضایی و آراء در این خصوص از ارائه مطلب در این بحث معذوریم اما جای بحث بسیاری وجود دارد که آیا در سیستم حقوقی کشور ما انکار بررسی مسئولیت مدنی مؤسسات با تکیه بر نهادهای حقوقی موجود در بدنه قوانین جاری کشور وجود دارد یا خیر؟

آراء و رویه قضایی مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در حقوق خارجی

راهکارهای یافت شده در سایر حوزه قضایی ممکن است بعنوان یک راه حل برای دادگاه‌های سایر کشورها استفاده شود، بنابراین این بخش از تحقیق روی آراء مربوط به مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در دادگاه‌های سایر نظام حقوقی کار شده است.

آراء و رویه قضایی مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی انگلستان: دادگاه‌های انگلیسی پرونده‌های زیادی را نسبت به مسئولیت شخص ثالث در خصوص انجمن‌های رده‌بندی دارند. این مسئولیت در کل توسط حقوق مدنی یا شبه جرم طبقه‌بندی می‌شود و بطور خاص توسط خطاهای شبه جرم و سهل انگاری یا اهمال تعیین می‌شود. اهمال نوعی خطای مدنی است که شامل نقض وظیفه‌ای می‌شود که بر عهده فرد گذاشته شده است و برای جبران آسیب به شکایت منتهی می‌شود. شرایطی که تحت آن وظیفه مراقبت شکل می‌گیرد، به تدریج در حقوق تکامل یافته است.

سؤالی که ابتدا باید پرسید این است که آیا رابطه مناسب احتمالی یا تقریبی این چنینی میان فرد آسیب دیده و فرد خاطی وجود دارد یا خیر؟ برای این که به این سؤال پاسخ مطلوبی داده شود باید ملاحظات را در نظر گرفت. وسعت این وظیفه و گروه افرادی که بدین واسطه آسیب می‌بینند ممکن است نقضی را شکل دهد.

این ملاحظات بدین صورت است که آیا وظیفه مراقبتی در وضعیتی خاص با استفاده از این سه شاخص وجود دارد یا خیر: (۱) قابلیت پیش‌بینی آسیب‌ها (۲) رابطه احتمالی میان طرفین (۳) اصول کلی قضایی و توجیهات.

پافشاری برای این جمع‌بندی سخت است که این سه ملزوم را به صورت مجزا در نظر بگیریم حداقل در بسیاری از موارد در واقع جنبه‌های آن مشابه است و برای برخی از پرونده‌ها قابل پیش‌بینی است و به عنوان پیش نیاز قابل توجیه است در حالی که در برخی پرونده‌های دیگر عدم وجود رابطه می‌تواند به دیدگاه دادگاه نسبت داشته شود و مسئول دانستن خواننده در این مورد عادلانه و توجیه‌پذیر نیست. بنابراین رده‌بندی می‌تواند وظیفه مراقبتی برای شخص ثالث قلمداد شود اما به شرط این که بین طرفین این سه شاخصه اصلی وجود داشته باشد.

رای معروف دادگاه نیکولاس H

در سال ۱۹۹۵ رای H نیکولاس در مجلس لردها این چنین بیان شد که رده‌بندی برای انجمن‌ها مسئولیت مراقبت و نگهداری را ندارد. واقعیت این پرونده به این صورت است: مالک یک کشتی، یک کاپیتان انجمن رده‌بندی ژاپنی NKK را فراخواند، زیرا خدمه شکافی را در بدنه کشتی یافته بودند. کاپیتان به بررسی آسیب در سان جان / پرتو ریکو پرداخته و تعمیرات فوری را در عرشه خشک دستور داد که این برای بارگیری کشتی بسیار ضروری بود. این کار توسط مالک کشتی فوریت یافت و ارزیابان هم ارزیابی خود را انجام داده و از تعمیری موقت راضی بودند که مالک کشتی آن را فوری انجام داده بود. کشتی به سفر خود به سمت اروپا ادامه داد. به زودی روشن شد که کارهای جوشکاری موقت کافی نبوده است. یک هفته بعد، بدنه کشتی در آتلانتیک فرو رفت و کل محموله به ارزش تقریبی شش میلیون دلار آمریکا خسارت دید. مالکان محموله ابتدا از مالکان کشتی شکایت کردند. این اقدامات و شکایات علیه افراد دیگر پیگیری نشد، مالکان کشتی توافق کردند که ۵۰۰/۰۰۰ دلار را در جبران خسارت، برای آسیب‌های وارده تحت قوانین موجود که در قراردادشان آمده بود پرداخت کنند. همچنین مالک محموله نیز شکایت خود را در

مقابل مؤسسه و انجمن مذکور برای ۵. ۵ میلیون دلار باقیمانده ادامه داد. دادگاه تجاری هم وظیفه مراقبت از محموله را برای مالکان آن قائل شد. هر چند ارزیاب در وضعیتی نبود که مالک کشتی را از ادامه کار کشتی بازدارد، اما او باید گزینه‌ای در اختیار می‌داشت تا ممنوعیت‌هایی را ایجاد کند و به این ترتیب کنترل واقعی روی کشتی صورت می‌گرفت. لرد آستین خاطر نشان کرد که مالکان هرگز نمی‌توانند یک انجمن رده‌بندی را در انگلستان یا هر جای دیگری بخاطر نقض یک وظیفه قراردادی و اجرای آن با موفقیت محکوم کنند. دادگاه مباحث شاکیان را تحلیل کرد این همان موضوع آسیب‌های فیزیکی به سرمایه را شامل می‌شد و به ضررهای مادی^۱ مرتبط نمی‌شد، الزامی باید مشخص می‌شد مبنی بر اینکه آیا وظیفه مراقبت و پشتیبانی قابل پیش‌بینی بوده یا خیر؟ دادگاه این نظر را داشت که ملاحظات قانونی در خصوص عدالت و برابری و توجیه‌پذیری همگی به این موضوع مرتبط می‌شوند. دادگاه عوامل خاصی را در خصوص وظیفه مراقبتی مورد بررسی قرار داد که به شرح ذیل می‌باشد:

اول اینکه، مالکان کشتی‌ها اساساً مسئول هدایت کشتی‌ها در شرایط درست و ایدآل هستند، نقش مؤسسه N. K. K در جنبه فرعی قرار دارد و بی‌دقتی ارزیاب شامل ایرادهای مستقیم و آسیب‌های فیزیکی نمی‌شود. دوم اینکه هیچ تماسی میان مالکان محموله و انجمن رده‌بندی وجود ندارد و حتی این پیشنهاد نمی‌شود که مالکان محموله از این موضوع آگاه بودند که مؤسسه N. K. K در بررسی کشتی وارد شده بود. مالکان محموله به کشتی‌داران تکیه می‌کنند تا ارزش کشتی حفظ شده تا از محموله حفظ و نگهداری شود. سوم اینکه اگر وظیفه مراقبت برای این منظور باشد که پتانسیل انجمن‌های رده‌بندی برای دعوی علیه مالکان محموله مشخص شود، می‌تواند وسیع و بزرگ باشد. این آیت ممکن است به افزایش هزینه برای انجمن‌ها و حصول بیمه در مقابل ریسک منتهی شود هزینه‌هایی که آن‌ها همیشه به دنبال انتقالشان به دیگران خواهند بود. تشخیص وظیفه مراقبت می‌تواند توازن ایجاد شده توسط قوانین هاگ، قوانین هاگ ویسی را توزیع کند و نیز با متناسب‌سازی مفاد مربوط به محدودسازی مالکان محموله قادر شوند تا خسارات را جبران کنند. سیستم تجارت بین‌الملل در مقابل ادعای آسیب و جرم که توسط مالکان محموله علیه انجمن‌های رده‌بندی می‌شود، تلاش می‌کند تا تنش‌ها را کاهش دهد. چهارم اینکه انجمن‌های رده‌بندی به نفع عموم عمل می‌کنند آن‌ها نقشی را دارند که در غیابشان ممکن است توسط عناصر دیگر این نقش پر نشود و اگر هدف جایگزینی برای مالکان محموله شوند ممکن است وضعیت تدافعی‌تری اتخاذ شود. همچنین قوانین هاگ برای قرارداد میان حامل و مالک محموله جهت انتقال اقلام توسط دریا به صورت کاربردی است که مسئولیت‌ها و حقوق و ایمنی و آزادی‌هایی را به همراه دارد. از آنجا که مسئولیت اولیه مراقبت از محموله بر عهده مالکان کشتی بود آن هم بنا به این قرارداد، این عادلانه نیست که انجمن رده‌بندی به لحاظ وظیفه موجود بدون کنترل و توازن بین‌المللی باقی بماند یعنی اینکه محدودیت پذیرفته شده‌ای با استانداردهای موجود وجود نداشته باشد. نهایتاً دادگاه به ارزیابی کلی موضوع، عوامل خاص این سیاست می‌پردازد، مثلاً؛ این واقعیت که شناخت وظیفه مراقبتی ممکن است به دو بیمه جدا منتهی شود که هزینه بیشتر و دعوی قضایی بیشتری را می‌طلبد این موضوع توسط رده‌های مورد نظر نیست که کشتی‌هایی بررسی شود که فوراً نیاز به بررسی‌های مستقلی دارند و منابع آن‌ها از عملکرد اولیه مشتق شود تا جان افراد و کشتی‌ها در دریا سالم بمانند. با توجه به همه این عوامل، دادگاه‌ها این نظر را دارند که انجمن رده‌بندی وظیفه مراقبتی را در خصوص مالکان محموله ندارد و این وظیفه ناعادلانه شناخته شده و توجیه‌پذیر^۲ نیست و باید گفت این موضوع در خصوص انجمن‌های رده‌بندی ناعادلانه و غیر منطقی است زیرا آن‌ها برای رفاه جمعی کار می‌کنند و نمی‌توانند از مفاد محدودکننده نفعی برند. سیستم موجود حمایتی را از مالکان محموله تحت قوانین هاگ به عمل می‌آورند هر چند این حمایت محدود است. از این مبحث کاملاً روشن است که عدالت و توجیه‌پذیری اهمیت اولیه‌ای را دارد و تا دامنه گسترده‌ای ملاحظات این سیاست تحت تأثیر دادگاهی است که در مورد آن تصمیم‌گیری می‌کند.

۱- اگرچه کان. عان داشت که در نتیجه ضررهای کلی محموله آسیب‌هایی وارد می‌آید اما این ادعا در واقع ممکن است آ. ییب اقتصادی صرفی را در پی داشته باشیم. دئولیت انجمن‌های رده‌بندی، صفحه ۳۶۳، ۳۷۱

۲- دادگاه‌ها الزاماتی را برای قابلیت پیش‌بینی معقول در نظر گرفتند که محقق شد و درجه کافی را برای تخمین لحاظ کردند که این دومین الزام هم محقق شد

بنابراین او چنین جمع‌بندی کرد که نمی‌توان این موضوع را عادلانه و در عین حال معقول و توجیه‌پذیر خواند که تصور کنیم یک وظیفه مراقبتی وجود دارد و انجمن رده‌بندی تحت حقوق خطای مدنی مسئول است. مجلس لرد در لیود وظیفه مراقبتی را مورد بحث قرار داد و اذعان داشت که در قوانین هاگ چیزی در مورد وظیفه مراقبتی طرفین وجود ندارد.

رای پرونده مورینگ و اچ ایالت کینگدام

مورینگ و اچ^۱: در این موضوع مشخص شد که پرونده مورینگ و اچ نقایص خاصی داشته که علی‌رغم فرایند تأیید رده‌بندی در زمان فروش کشتی به خریدار شاکی، نقص و بی‌ارزش بودن آن مشخص شده بود. خریدار بر علیه ثبت صورت گرفته از کشتی و صدمات اقتصادی وارد شده در نتیجه اهمال مؤسسه اذعان داشت که این وظیفه نادیده گرفته شده است. دادگاه ملزومات را مجدداً کنترل کرد تا مشخص شود که آیا وظیفه مراقبتی در قوانین انگلستان وجود دارد یا خیر بخصوص اینکه:

(۱) کجا این مسئولیت برای خواننده قابل پیش‌بینی است که شاکی بر اظهارات او تکیه خواهد کرد. (۲) کجا این مرز الزامی میان ضرر اقتصادی و نقش انجمن رده‌بندی دیده می‌شود. (۳) در شرایطی که قرار است وظیفه مراقبتی بر خواننده تحمیل شود آیا این موضوع عادلانه و توجیه‌پذیر است یا خیر.

در خصوص این وقایع، دادگاه دریافت که شاکی از اثبات رابطه کافی در این خصوص امتناع کرده است و اظهار داشته که هدف اصلی سیستم رده‌بندی (همچنان که توسط قوانین لیود مشخص شده است) ارتقاء ایمنی زندگی و سرمایه در ریاست بجای اینکه منافع اقتصادی افراد مشمول در کشتیرانی حفظ شود.

رای پرونده معروف به ریمن دات

در این پرونده دادگاه فرجام انگلیس از توجیهات فراوان مجلس لردها در پرونده نیکولاس استفاده می‌کند تا دادگاه را به حالت معلق وا دارد در پرونده سازمان حمل و نقل دریایی، خریداران کشتی‌های شایلات را در اختیار خود داشته و گواهینامه‌ای را فراهم می‌کرده که طی آن تضمین می‌شده که کشتی تمام قوانین قانونی را در طراحی داشته است. بعدها ارزیاب در محاسبه ثبات کشتی اشتباه سهل‌انگارانه‌ای را مرتکب می‌شود و گواهینامه‌ای را صادر می‌کند. این کار توسط مؤسسه دات انجام می‌داده است و مؤسسه دات، بعدها دریافت که تست‌های ثبات صورت نگرفته‌اند و این گواهینامه را برگرداند بدین معنا که کشتی وارد دریا نمی‌توانست بشود و اصلاحات مورد نیاز برای اصلاح خطا هزینه هنگفتی را در بر داشت. در حالی که در این پرونده مشهور به ریمن دادگاه اذعان داشت که در اجرای اقدامات قانونی تحت قوانین کشتیرانی تجاری، مؤسسه دات نقش مشابهی را همانند مابقی انجمن‌های رده‌بندی داشته است آن‌ها با هدف ایمنی بیشتر در دریا شکل گرفته‌اند و نه برای حفظ منافع تجاری و بنابراین در این شرایط نمی‌تواند عادلانه و توجیه‌پذیر باشد که وظیفه مراقبتی بر مؤسسه دات نهاده شود، بنابراین دادگاه امکان فرجام را به همین دلیل داد.

نتیجه‌گیری

همانطور که گفته شد انجمن‌های رده‌بندی خدماتی را فراهم می‌کنند که به امنیت کشتی، جان و مال افراد و محیط زیست در دریا مربوط می‌شود. اما مواردی که در این تحقیق مورد اهمیت بود و در پی پاسخ دادن به آن‌ها بودیم مواردی همچون مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی نسبت به آسیب دیدگان، خسارات مالی و اشخاص ثالث که به وجود می‌آمد بود و بیان داشتیم که چه مواردی محدودکننده مسئولیت مدنی مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی بود.

پاسخی که ما از این تحقیق در جواب فرضیه‌های مطرح شده گرفتیم بدین شرح است؛ که در نظام‌های حقوقی دنیا برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی دو نوع مسئولیت مدنی قائل بودند، برخی از نظام‌های حقوقی به عدم مسئولیت مدنی مثل کشورهای انگلستان، کشورهایی که به عدم مسئولیت مدنی برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی قائل بودند این دیدگاه را داشتند که

۱- شرکت دریایی ماریولا، ثبت کشتیرانی

مؤسسات فقط وظیفه ارائه مشاوره و اعطای پیشنهادات را دارند و در قبال عملکردشان هیچ ضمانتی ندارند و این گونه تعریف کرده‌اند که وظیفه حفظ و نگهداری کشتی بر عهده مالکین کشتی می‌باشد و هیچ الزامی برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی وجود ندارد و کار مؤسسات ارائه آخرین استانداردها طبق ضوابط قانونی و بین‌المللی است و در مقابل رعایت آن بر عهده مالکین می‌باشد که بیشتر این کار را در جهت جلوگیری از حیل‌های مالکین کشتی‌ها برای فرار از مسئولیت دانسته‌اند.

در مقابل دو رویه فوق برخی دیگر از نظام‌های حقوقی مسئولیت مدنی مطلق برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی قائل شده‌اند به گونه‌ای که، مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی ضامن عملکردشان هستند و وظیفه آن‌ها را فراتر از اعطای مشاوره تعریف کرده‌اند و با توجه به رابطه قراردادی‌ای که برای مؤسسات وجود دارد آن‌ها را همانند سازمان‌های استانداردسازی که وظیفه القای قوانین و مقررات بین‌المللی اعم از قوانین ایمنی، کار در دریا و حفاظت‌های زیست محیطی برای کشتیرانان می‌دانند.

در این میان کشورهای هم هستند که راه میانه را برگزیده‌اند و در عین حال که مالکین کشتی را مسئول دانسته‌اند برای مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی نیز مسئولیت قائل شده‌اند. آن‌ها این عقیده را دارند که درست است که مالکین کشتی مسئولیت مطلق در برابر کشتی‌های خود دارند اما این مطلب را نیز نباید غافل شد که اگر مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی از نقایص کشتی آگاه باشند و کشتی را مورد تأیید قرار دهند، با مقتضای کار مؤسسات منافات دارد و باید برای جلوگیری از کم اهمیت شدن وظایف آن‌ها مسئولیتی هم برای اقداماتشان قائل شویم. از جمله کشورهای مطرح در این زمینه ایالات متحده آمریکا را می‌توان نام برد که رویه اخیر را عمل می‌کند.

در کشور ایران رویه و قانون خاصی در این زمینه وجود ندارد اما با اتکا به قراردادهای فی ما بین مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی این مطلب را می‌فهمیم که در قرارداد هر دو طرف مسئولیتی را بر عهده می‌گیرند یک طرف (مالکین کشتی‌ها) وظیفه ارائه گزارش از وضعیت کشتی طبق زمان‌بندی‌های موجود و طرف دیگر (مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی) وظیفه بازرسی و صدور تأییدیه‌های لازم بر طبق گزارشات، از مفاهیم بیان شده به این نتیجه می‌رسیم که در صورت بروز اختلاف رویه ایران بیشتر به سمت حالت تعادل و پیروی از کشورهای به مانند ایالات متحده آمریکا می‌باشد و ضمن مسئولیت کامل برای کشتیرانان در صورت خطا و اشتباه مجازات و جریمه‌هایی هم برای مؤسسات رده‌بندی وجود دارد و به بیان دیگر می‌توان گفت مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی در ایران به نیابت از سازمان دریانوردی و کشتیرانی عمل می‌کنند و به خاطر همین موضوع تحت نظارت و بازرسی از سوی این سازمان می‌باشند پس اگر ایران برای مؤسسات مسئولیتی قائل نبود دیگر نیازی به نظارت و بازرسی‌های دائم از مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی نبود. در عین حال که در ایران مؤسسات و انجمن‌های رده‌بندی به شکلی تحت نظارت ارگان‌های دولتی هستند اما به مانند دیگر مؤسسات خارجی به صورت خصوصی و بین‌المللی کار می‌کنند و دائماً آخرین کنوانسیون و معاهدات بین‌المللی که در صنعت کشتیرانی در خصوص ایمنی در دریا، کار در دریا، رعایت زیست محیطی‌های در دریا و ... که وجود دارد به آن‌ها پیوسته است و طبق استادهای روز دنیا به کار خود ادامه می‌دهند.

در پایان باید گفت بررسی‌های مستمر نشان داد که همه سیستم‌های حقوقی، مسئولیت شخص ثالث را تا حدود خاصی محدود می‌کنند. در کل مشخص شده است که قوانین مربوط به مسئولیت می‌تواند به لحاظ بین‌المللی تهدیدی بر سیستم حقوقی قلمداد شود و بر سود صنایع بین‌المللی حمل و نقل تأثیر گذارد. در حقوق انگلستان بر اساس قوانین ملی، انجمن‌های رده‌بندی مسئولیتی در قبال محموله‌ها یا خسارات وارده بر آن‌ها ندارند. دادگاه فرجام نیوزیلند رویکردی را با کمک دادگاه‌های انگلستان اتخاذ کرد و انجمن‌ها را مسئول خسارات مالی ناشی از آسیب‌های کشتی ندانست. دادگاه عالی استرالیا نیز اظهار داشت که انجمن‌ها مسئول خسارات مالی خریداران کشتی‌ها نیستند، هر چند دادگاه تصمیمات خود را تحت تأثیر دادگاه‌های انگلستان قرار نداد اما جمع‌بندی مشابهی را از خود نشان می‌داد. همچنین در اکثر سیستم‌های حقوقی مالکان محموله‌ها و بیمه‌گران نیز محق نیستند تا اعاده خسارت کنند زیرا آن‌ها بر رده‌بندی خاصی تعلق نداشته‌اند.

منابع

۱. بویسون. (۲۰۰۳). امنیت در دریا: حقوق زیردریایی.
۲. صفایی، سید حسین، رحیمی، حبیب الله. (۱۳۹۰). مسئولیت مدنی (الزام‌های خارج از قرارداد). تهران: سمت.

۳. قانون فروش کشتی در قرارداد انگلستان.
۴. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۸). دوره مقدماتی حقوق مدنی: وقایع حقوقی - مسئولیت مدنی. تهران: شرکت سهامی انتشار.
۵. کنوانسیون بین‌المللی در خصوص مسئولیت مدنی برای آسیب‌های آلاینده‌های نفتی، ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹.
6. Beck, B. J. (2005). Liability of marine surveyors for loss of surveyed vessels. In IACS, The new European maritime policy – challenges and opportunities. Retrieved from <https://www.mareforum.com/NewEurMaritPolicy-IACS.pdf>
7. Jonathan, D. (Ed.). (1993). Classification societies. London/New York/Hamburg/Hong Kong: LL Professional Publishing.
8. Someone other than the captain goes down with the ship. (1989). Notre Dame Law Review, 46.
9. The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition. (1996). Oxford: Clarendon Press.
10. Walton, C., Cooper, R., & Wood, S. (Eds.). (2001). Charlesworth & Percy on negligence (10th ed.). London: Sweet & Maxwell.

