

Comparative Analysis of Classification Society Liability in English, American and Iranian Law

Farideh Shabani Jahromi¹, Fareed Shabani Jahromi²

1. Assistant Professor, College of Farabi, University of Tehran, Qom, Iran
2. PhD Candidate; Oil and Gas Law at University of Tehran, Qom, Iran

(Received: October 19, 2019 ; Accepted: September 21, 2020)

Abstract

Classification societies are important and impressive entities in maritime industry which play significant roles in safety of maritime activities including carriage of goods and passengers. In spite of their roles and functions in maritime sphere, the analysis of their liabilities limits has been overlooked. Due to the surge of commercial relationships complexity and recurrence of accidents, more attention to the role and function of classification societies is being paid by injured parties. Therefore, the injured parties have brought an action against them in order to recover the incurred loss and damage. With regard to the importance of the classification societies and their various functions in different cases, various judicial systems have decided about the liability of these entities differently which causes the complexity of the liability regime governing them.

Keywords

Classification societies, Classification, liability.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق انگلستان، امریکا، ایران

فریده شعبانی جهرمی^۱، فرید شعبانی جهرمی^۲

۱. استادیار دانشکده حقوق، پردیس فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران

۲. دانشجوی دکتری حقوق نفت و گاز دانشگاه تهران، قم، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۷/۲۷ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۶/۳۱)

چکیده

مؤسسات رده‌بندی از نهادهای مهم و تأثیرگذار در صنعت دریایی محسوب می‌شوند. این مؤسسات با بررسی شناورها و رده‌بندی آنها نقشی تأثیرگذار در ایمنی فعالیت‌های دریایی، از جمله حمل بار و مسافر، ایفا می‌کنند. به‌رغم کارکرد و نقش این مؤسسات در حوزه دریایی، بررسی میزان تعهدات و مسئولیت آنها در پیشینه حقوقی مغفول مانده است. با پیچیده‌تر شدن روابط تجاری و بروز حوادث زیان‌بار دریایی توجه زیان‌دیدگان این قبیل حوادث به نقش و کارکرد این مؤسسات جلب شد. به منظور جبران زیان‌های وارده، زیان‌دیدگان این قبیل حوادث اقدام به مراجعه به این مؤسسات و اقامه دعوا علیه آنها کردند. با توجه به اهمیت این قبیل مؤسسات از یک سو و کارکردهای متفاوت آنها از سوی دیگر، در دعوی مطروحه، نظام‌های مختلف قضایی برخورد‌های متفاوتی با مسئولیت مؤسسات رده‌بندی کرده‌اند که این موضوع باعث پیچیدگی نظام مسئولیت حاکم بر این مؤسسات شده است.

کلیدواژگان

رده‌بندی، مسئولیت، مؤسسات رده‌بندی.

مقدمه

مؤسسات رده‌بندی نقشی اساسی در حوزه فعالیت‌های دریایی ایفا می‌کنند. این مؤسسات نهادهایی هستند که با استفاده از تحقیقات و مطالعات علمی و جمع‌آوری اطلاعات تجربی اقدام به وضع و بسط مقررات و استانداردهایی برای کیفیت شناورها (اعم از کشتی‌ها، دستگاه‌های حفاری فراساحلی، و ...) می‌کنند. رعایت این مقررات تضمین‌کننده قابلیت دریانوردی شناورها و همچنین هماهنگی با خدمات است. مؤسسات رده‌بندی ابتدا به درخواست بیمه‌گران بدنه کشتی بدین منظور شکل گرفتند تا ضمن بررسی قابلیت دریانوردی کشتی‌ها سقف حق بیمه آن‌ها را نیز تعیین کنند. این مؤسسات در گذر زمان به طور مستقل به فعالیت پرداختند.

بازرسی شناورها به منظور بررسی انطباق آن‌ها با استانداردهای مؤسسات، قوانین ملی، و کنوانسیون‌های بین‌المللی از وظایف این دسته مؤسسات است. ازین‌رو، مؤسسه رده‌بندی سازمانی تعریف می‌شود که شناورها را مطابق استانداردها و مقررات خود برای بیمه و دیگر اهداف بازرسی و رده‌بندی می‌کند. این مؤسسات دارای شخصیت حقوقی مستقل‌اند و تحت حقوق خصوصی به منزله سازمان‌هایی غیرانتفاعی فعالیت می‌کنند. در طول سال‌ها، صنعت دریایی به نحوی فزاینده به این مؤسسات وابسته شده است. در واقع کارآمدی تجارت دریایی به نحو چشمگیری به تلاش‌ها و اقدامات این مؤسسات بستگی دارد. با توجه به قابلیت بیمه شدن شناورها خریداران، اجاره‌کنندگان، بیمه‌گران، صاحبان محموله‌ها، و ... به منظور انعقاد هر گونه قرارداد، اعم از قرارداد حمل و خرید و فروش، به گواهی رده‌بندی تکیه می‌کنند. این گواهی به آن‌ها اطمینان می‌دهد که شناور برای استفاده مورد نظر آن‌ها مناسب است. با پیچیده‌تر شدن ساختار شناورها نقش مؤسسات رده‌بندی حساس‌تر می‌شود. زمانی که مؤسسات رده‌بندی وظایفشان را به‌درستی انجام می‌دهند به ندرت حوادث مصیبت‌بار پیش می‌آید. با وجود این، زمانی که این مأموریت به نحو شایسته انجام نمی‌شود فاجعه پدیدار می‌شود.

نقش مؤسسات رده‌بندی به تدریج از کارکرد خصوصی صرف به انجام دادن وظایف عمومی گسترش پیدا کرده است. در این حالت دولت‌ها در چارچوب مقررات اختیاراتی به مؤسسات رده‌بندی، به منظور اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی دریایی، اعطا می‌کنند.

با توجه به نقش مؤسسات رده‌بندی در تأیید قابلیت دریاوردی شناورها، سؤالاتی که این مقاله درصدد پاسخگویی به آنهاست این است که آیا در حوادث دریایی مسئولیتی متوجه این دسته از مؤسسات می‌شود و در صورت مثبت بودن پاسخ آیا مسئولیت این مؤسسات محدود به خسارات وارد شده به مالک شناور در مقام طرف قرارداد رده‌بندی است یا در مقابل اشخاص ثالث متضرر از حادثه نیز مسئول‌اند. همچنین، با توجه به کارکرد عمومی این دسته از مؤسسات و انجام دادن وظایف قانونی به نیابت از دولت صاحب پرچم، آیا مسئولیتی برای آنها در این حالت وجود دارد یا خیر؟ در مقاله حاضر، ضمن بررسی فرایند رده‌بندی شناورها و کشتی‌ها و همچنین کارکرد این دسته مؤسسات، به مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق انگلستان و امریکا و ایران پرداخته می‌شود. همچنین، با توجه به نقش عمومی آنها، کارکرد عمومی مؤسسات رده‌بندی در نظام‌های مختلف حقوقی به صورت مجزا بررسی می‌شود.

فرایند رده‌بندی

رده‌بندی به معنای قرار دادن کشتی‌ها و شناورها در گروه‌ها و رده‌های مختلف است که اصولاً با توجه به شرایط بدنه و تجهیزات صورت می‌گیرد (Lagoni 2007: 5). مؤسسات رده‌بندی مجموعه قوانین و مقررات و استانداردهایی را تنظیم می‌کنند که دربردارنده حداقل الزامات و معیارهای طراحی و ساخت کشتی‌ها و شناورهاست. در تهیه این مقررات از اصول مهندسی و تحقیقات دانشگاهی و تجربیات حوزه دریاوردی استفاده می‌شود. مقررات پیشنهادی به کمیته‌هایی که به وسیله مؤسسه رده‌بندی ایجاد شده‌اند به منظور بررسی و اظهارنظر ارجاع داده می‌شود. این کمیته‌ها متشکل از مهندسان دریایی، کشتی‌سازان، سازندگان موتور و تجهیزات کشتی، تولیدکنندگان فولاد، و دیگر اشخاص فنی و علمی مرتبط با صنایع دریایی هستند. این کمیته‌ها، پس از بررسی مقررات، اصلاحات پیشنهادی را به مؤسسه ارائه می‌کنند. نسخه نهایی مقررات و استانداردهای طراحی، ساخت، و نگهداری شناورها و ماشین‌آلات منتشر می‌شود. این مقررات، علاوه بر همه جنبه‌های ناظر به بدنه شناور، شامل همه قطعات اصلی ماشین‌آلات اصلی نیز می‌شوند. همچنین، اجزا و قطعاتی که نیازمند بازرسی‌های دوره‌ای هستند در این مقررات مشخص می‌شوند.

با توجه به اهمیت قابلیت کشتیرانی شناورها، بیمه‌گران بدنه کشتی و محموله‌ها و باشگاه‌های پی‌اند‌آی^۱ صرفاً اقدام به ارائه خدمات به شناورهایی می‌کنند که دارای رده‌بندی معتبر باشند. همچنین استمرار پوشش‌های بیمه‌ای منوط به حفظ رده‌بندی شناور توسط مالک است (Clark 5: 1991). بنابراین، خاتمه یا تعلیق یا ابطال رده‌بندی شناور باعث ابطال پوشش بیمه‌ای می‌شود. علاوه بر این انجام دادن فرایند رده‌بندی برای اجاره شناور نیز بسیار مهم است. با عنایت به عدم امکان بازرسی شناورها به دلایل مالی و فنی، طرفین این دسته از قراردادهای نیز به گواهی صادره از جانب مؤسسات رده‌بندی تکیه می‌کنند. بدیهی است شناورهای فاقد رده‌بندی از امکان حضور در بازار اجاره برخوردار نخواهند بود. با توجه به اهمیت داشتن رده‌بندی، مالک کشتی مؤسسه رده‌بندی‌ای را به منظور سرپرستی و نظارت بر طراحی و ساخت شناور انتخاب می‌کند. بدین منظور، نقشه‌های پیشنهادی در جهت بررسی و تأیید مطابقت با مقررات و استانداردها به مؤسسه رده‌بندی ارائه می‌شود. کارشناسان مؤسسه، پس از بررسی طرح‌ها و نقشه‌ها، هر گونه عدم مطابقت را به منظور اصلاح و انجام دادن تغییرات لازم به کارخانه کشتی‌سازی^۲ اعلام می‌کنند. علاوه بر این، به منظور حصول اطمینان از ساخت شناور مطابق با نقشه‌های تأییدشده و همچنین رعایت استانداردهای مؤسسه، بازرسان مؤسسه رده‌بندی منتخب در طول عملیات ساخت کشتی اقدام به بازرسی و آزمایش‌های مورد نیاز می‌کنند. با اتمام ساخت کشتی و تأیید بازرسان مبنی بر ساخت کشتی مطابق با مقررات و استانداردهای مؤسسه، گواهی رده‌بندی کشتی صادر و به مالک شناور تحویل داده می‌شود.

فرایند رده‌بندی، علاوه بر طراحی و دوره ساخت شناور، به ماورای این دوره نیز گسترش می‌یابد و مراحل نگهداری و تعمیرات شناور را نیز دربرمی‌گیرد. مؤسسات رده‌بندی روشی جامع برای بازرسی‌های بعد از ساخت ایجاد کرده‌اند که بازرسانشان آن را اجرا می‌کنند. مطابق مقررات رده‌بندی هر گونه خسارت یا تغییر در بدنه و ماشین‌آلات و تجهیزات شناور، که رده‌بندی را تحت تأثیر قرار دهد یا ممکن است قرار دهد، باید از طریق مالک شناور در اولین فرصت به مؤسسه رده‌بندی اعلام شود. مقررات مؤسسات رده‌بندی به منظور اطمینان از نگهداری شناور مطابق با

1. P&I club

2. shipyard

استانداردها و الزامات مؤسسه متضمن بازرسی دوره‌ای در زمان‌های مشخص هستند. همچنین، این مقررات اجزای مشخصی از کشتی را، که باید در هر دوره زمانی بازرسی و آزمایش شوند، مشخص می‌کند. علاوه بر این، به منظور تطبیق با الزامات مؤسسه، با بالا رفتن سن شناور، بازرسی‌ها جامع‌تر و کلی‌تر می‌شود.

در طول دوره بازرسی ممکن است بازرسان نقایص یا مشکلاتی را مشاهده کنند. در صورتی که این مشکلات به اندازه‌ای شدید باشند که تهدیدی فوری برای قابلیت دریانوردی شناور ایجاد کنند، روند بازرسی تا زمانی که مالک شناور اقدامات لازم را انجام دهد معلق می‌شود. چنانچه تهدید متضمن فوریت کمتری باشد، ممکن است بازرس مدت زمانی را برای اصلاح در اختیار مالک قرار دهد. بدیهی است، در صورت رفع نشدن نقص در مدت زمان ارائه شده، رده‌بندی شناور باطل یا معلق می‌شود؛ مگر اینکه تضمین داده شود.

کارکردهای مؤسسات رده‌بندی

امروزه دو کارکرد خصوصی و عمومی برای این مؤسسات متصور است. در حالت اول، مؤسسات رده‌بندی برای انجام دادن بازرسی‌ها و صدور یا تمدید گواهی رده‌بندی با مالک دستگاه قرارداد منعقد می‌کنند. کنوانسیون‌های متعددی در خصوص حوزه ایمنی دریانوردی تنظیم شده که در برخی از آن‌ها به مؤسسات رده‌بندی به مثابه ابزاری برای حفاظت از منفعت عمومی و تسهیل نظارت دولت‌ها اشاره شده است. بدین منظور، دولت‌ها، بر اساس برخی مقررات، قدرت قانونی خود را برای بازرسی‌ها و صدور گواهی‌نامه‌هایی خاص به مؤسسات رده‌بندی، در مقام سازمان شناخته شده^۱، واگذار می‌کنند. در این حالت، مؤسسات رده‌بندی دارای کارکرد عمومی هستند. مؤسسه رده‌بندی‌ای که به عنوان سازمان شناخته شده فعالیت می‌کند ملزم به دو قرارداد می‌شود؛ اولین قرارداد با دولت ذی‌نفع (اصولاً دولت صاحب پرچم دستگاه) به منظور اعطای اختیار منعقد می‌شود و قرارداد دوم با مالک شناور برای اجرای بازرسی‌های قانونی. واگذاری چنین اختیاری از سوی دولت ذی‌نفع حاکی از میزان اعتماد دولت به مؤسسه رده‌بندی مربوطه است؛ که این موضوع به‌روشنی در میزان اختیارات واگذار شده مشخص می‌شود (M. Antapassis 2007: 12).

در بند ۴ ماده ۲ دستورالعمل کنترل و بازرسی کشتی‌های کنوانسیون (سازمان بنادر و دریانوردی، مصوب ۱۳۹۲/۰۲/۲۳) مؤسسه رده‌بندی بدین شرح تعریف شده است: «مؤسسه و سازمانی است که با شرایط مندرج در قطعنامه A.739(18) (اصلاح‌شده توسط قطعنامه‌های MSC.208(81) و A.789(19)) مطابقت داشته و به نیابت از مرجع دریایی کشور صاحب پرچم برای ارائه خدمات قانونی لازم و بازدید از وضعیت فنی و ایمنی و تجهیزاتی منطبق با الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ملی و صدور گواهینامه‌های مربوطه برای کشتی‌ها انتخاب شده باشد».

زمان واگذاری اختیار به مؤسسه شناخته‌شده، دولت‌های صاحب پرچم موضوعاتی از قبیل داشتن منابع کافی و توانایی فنی و مدیریتی برای انجام دادن وظایف مورد نظر را بررسی می‌کنند. همچنین، لازم است قرارداد مکتوبی مشتمل بر حداقل‌های مندرج در پیوست قطعنامه A.789(19) [سازمان بین‌المللی دریانوردی]^۱ بین دولت صاحب پرچم و مؤسسه رده‌بندی منعقد شود. دولت‌ها در دستورهای خود به مؤسسه شناخته‌شده باید به صورت صریح اقدامات لازم را (در صورت ناهماهنگی شناورها با ضوابط) اعلام کنند. همچنین، لازم است ابزار مناسب حقوق ملی، که به مقرره‌های کنوانسیون‌ها اعتبار می‌بخشد، در اختیار سازمان قرار گیرد. در صورتی که استانداردهای دولت صاحب پرچم از الزامات کنوانسیون بیشتر باشد، این موضوع باید به سازمان اعلام شود. سازمان موظف است، بنا به درخواست دولت، اطلاعاتی را که برای تفسیر الزامات کنوانسیون لازم است حفظ کند و در صورت نیاز در اختیار دولت قرار دهد.

دستورالعمل کنترل و بازرسی شناورهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ GT (مصوب سازمان بنادر و دریانوردی، اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۹) ضمن تعریف مؤسسه رده‌بندی در تبصره‌های ماده ۸-۶ اسامی مؤسسات مورد تأیید را اعلام می‌کند.

«تبصره ۱: مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید سازمان جهت صدور گواهینامه‌های کشتی‌های تحت پرچم عبارت‌اند از: ۱. مؤسسه رده‌بندی (Lloyd's Register of Shipping (LRS)؛ ۲. مؤسسه رده‌بندی (Det Norske Veritas (DNV)؛ ۳. مؤسسه رده‌بندی (Germanischer Lloyd (GL)؛ ۴. مؤسسه رده‌بندی (Bureau Veritas (BV)؛ ۵. مؤسسه رده‌بندی آسیا؛ ۶. مؤسسه رده‌بندی ایرانیا.

تبصره ۲: فهرست مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید ممکن است بر اساس نحوه عملکرد و مقتضیات سازمان تغییر نماید.»

همچنین، طبق آخرین اعلام سازمان بنادر و دریانوردی، مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید این سازمان برای انجام دادن بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه برای ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران شامل مؤسسه رده‌بندی آسیا، مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، RINA، DNV، KR، CCS، BV، IRS است.

مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در حقوق انگلستان

انگلستان از کشورهای پیشرو در صنعت دریانوردی است. این کشور در طول قرن‌های گذشته با استفاده از این مزیت ضمن بهره‌برداری‌های سیاسی اقدام به فعالیت‌های تجاری از طریق دریا در اقصی نقاط دنیا کرده است. با توجه به نقش این کشور در پیشبرد صنعت دریانوردی، مطالعه مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در این کشور و تحولات صورت گرفته در این زمینه می‌تواند راهگشا باشد.

مسئولیت قراردادی مؤسسات رده‌بندی

به لحاظ نظری طرف‌هایی که اقدام به انعقاد قرارداد رده‌بندی می‌کنند به دلیل نقض تعهدات قراردادی مسئول شناخته می‌شوند (Jackson & Powell 1997: 3). از آنجا که هیچ رویه قضایی در حقوق انگلستان در خصوص قراردادهای مؤسسات رده‌بندی به طور خاص وجود ندارد از اصولی در جهت تفسیر این دسته قراردادهای استفاده می‌شود که دادگاه‌های انگلستان در رابطه با پرونده‌های مشابه در حمایت از طرف‌های قراردادی بسط داده‌اند. با انعقاد قرارداد، مؤسسه رده‌بندی تعهد می‌کند که خدمات مشخصی را ارائه کند. در مقابل، کارفرما نیز موافقت می‌کند که حق الزحمه مشخصی را بپردازد. همچنین، تحت نظام کامن‌لا کسی که اقدام به انعقاد قرارداد می‌کند به صورت ضمنی تضمین می‌کند که توانایی ایفای تعهدات بیان‌شده در قرارداد را دارد. ازین‌رو لازم است در قرارداد قلمرو تعهدات به صورت شفاف بیان شود. علاوه بر این، در حقوق انگلستان، مطابق قانون، شرطی ضمنی وجود دارد که مؤسسه رده‌بندی باید تعهدات قراردادی‌اش را با مهارت و مواظبت معقول انجام دهد.^۱

1. The common law principle that there is such an implied term in a contract with a professional person is incorporated in s. 13 of the Supply of Goods and Services Act 1982.

برای مسئولیت قراردادی مؤسسات رده‌بندی فروض مختلفی متصور است. در روشن‌ترین حالت نقض تعهد قراردادی علت مستقیم خسارت به دیگران است؛ مثلاً بازرسی که از روی سهل‌انگاری باعث خسارت به کشتی می‌شود. در دسته دوم عمل مؤسسه رده‌بندی به صورت غیرمستقیم موجب ورود خسارت می‌شود؛ مثلاً مؤسسه رده‌بندی اقدام به بازرسی و صدور گواهی برای تجهیزات و قطعاتی می‌کند که در واقع فاقد مؤلفه‌ها و استانداردهای لازم است. در این حالت صرف صدور گواهی رده‌بندی باعث خسارت نمی‌شود، بلکه عملیاتی شدن شناور و بروز نقص در آن موجب خسارت به شناور و دیگر اموال خواهد شد. در دسته سوم ممکن است مؤسسه رده‌بندی به طور کلی تعهدات متقبله تحت قرارداد رده‌بندی را انجام ندهد و اقدام به بازرسی شناور نکند یا از بازرسی شناور مطابق مقرراتش قصور کند. علاوه بر این ممکن است مقررات مؤسسه رده‌بندی فاقد استانداردهای ایمنی کافی باشد.

با وجود این، مؤسسات رده‌بندی در مقابل مسئولیت‌های قراردادی می‌توانند به دفاعیات متعدد استناد کنند. اولاً آن‌ها می‌توانند به شروطی محدودکننده و مصون‌کننده استناد کنند. وفق حقوق انگلستان این دسته از شروط در صورتی معتبر و الزام‌آور هستند که به صراحت و بدون هیچ‌گونه ابهامی در قرارداد درج شده باشند (Chitty & Beal 2004: 5-14). درحالی‌که در انگلستان شروط محدودکننده مسئولیت به طور کلی پذیرفته شده‌اند، شروط مصون‌کننده صرفاً به خسارات مستقیم منتج از سهل‌انگاری محدود شده‌اند (Lawson 1995: 129). علاوه بر این، در صورتی که مشتریان مؤسسه رده‌بندی از اجرای تعهد حقوقی و قراردادی موضوع قرارداد خودداری کنند، مؤسسات رده‌بندی می‌توانند تقاضای رد مسئولیت قراردادی کنند؛ از این تعهدات می‌توان به لزوم اعلام نقایص شناور به مؤسسات رده‌بندی اشاره کرد.

مسئولیت مؤسسه رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث

دادگاه‌های انگلستان به طور کلی مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث را برای مؤسسات رده‌بندی شناسایی نمی‌کنند. در حقوق انگلستان مسئولیت مدنی مبتنی بر وجود تعهد مراقبت است. ازین‌رو، برای فرض تعهد مراقبت برای مؤسسات رده‌بندی وجود سه شرط ضروری است: ۱. آیا مؤسسه رده‌بندی به نحو معقولی پیش‌بینی کرده که شخص ثالث مشخصی به گواهی رده‌بندی تکیه کند؟

۲. آیا رابطه بین مؤسسه رده‌بندی و طرف ثالث به اندازه کافی نزدیک است که مسئولیت مراقبت را ایجاد کند؟^۳ آیا عادلانه و معقول است که وظیفه مراقبت به مؤسسه رده‌بندی تحمیل شود؟ (Bermingham & Brennan 2008: 43). با توجه به این موضوع که شرط اول مبنی بر قابلیت پیش‌بینی به راحتی قابل اثبات است، طرف ثالث غالباً از اثبات نزدیکی کافی بین خسارت مالی و نقش مؤسسه رده‌بندی ناتوان است.^۱ علاوه بر این هدف اصلی سیستم رده‌بندی به جای حفاظت از منافع اقتصادی اشخاص ثالث در صنعت دریانوردی افزایش ایمنی در دریاست. ازین‌رو، مؤسسات رده‌بندی نقشی را ایفا می‌کنند که در نبودشان توسط کشورهای صاحب پرچم انجام می‌شود. با وجود این، اگر نزدیکی کافی بین طرف‌ها وجود نداشته باشد، ناعادلانه خواهد بود که تعهد مراقبت را بر مؤسسه رده‌بندی تحمیل کنیم.

با وجود این، پرونده رامزگیت^۲ این فرض را که تحت حقوق انگلستان مؤسسات رده‌بندی نمی‌توانند در مقابل اشخاص ثالث مسئول باشند تضعیف کرد. در این پرونده مؤسسه رده‌بندی لویدز به دلیل فروریختن گذرگاه مسافری در بندر رامزگیت وفق بخش ۳(۱) قانون ایمنی و بهداشت کار ۱۹۷۴ مسئول شناخته شد. این مؤسسه قصور در ایمنی عمومی را پذیرفت. طبق رأی صادره در این پرونده، مؤسسه رده‌بندی محکوم به پرداخت ۵۰۰,۰۰۰ پوند جریمه همراه ۲۵۲,۰۰۰ پوند هزینه اضافی شد (Barber 2001: 25-27). به‌رغم محکومیت لویدز، دادگاه بر نقش مهم این مؤسسه در جامعه دریانوردی تأکید کرد. قاضی پرونده اعلام کرد که این موضوع مهمی است که لویدز مبلغ زیادی را به تحقیق و توسعه و آموزش کارکنان اختصاص می‌دهد. همچنین، اعلام شد که قصور در نتیجه اشتباهات انسانی بوده و حادثه از استانداردها و مقررات مؤسسه رده‌بندی ناشی نشده است. پس از این حادثه، لویدز فرایندهایش را به منظور جلوگیری از هر گونه نقص در آینده تقویت کرد. به باور قاضی پرونده، بندر رامزگیت نیز به دلیل اعتماد به کارشناس مؤسسه رده‌بندی در حادثه سهیم بوده، اما، با توجه به نقش مؤسسه رده‌بندی، سهم کمتری در حادثه داشته است. به‌رغم رأی صادره

1. Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping (1991) E.C.C., 103; Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping (1990) 1 Lloyd's Rep., 547; Marc Rich & Co. AG v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. (1993) E.C.C., 121; Marc Rich & Co. AG v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. (1994) 1 W.L.R., 1071; Marc Rich & Co. AG v. Bishop Rock Marine Co. Ltd. (1996) E.E.C., 120; Reeman v. Department of Transport (1994) P.N.L.R., 618.

2. Ramnsgate

در پرونده رامزگیت، با توجه به معیار سه‌بخشی (قابلیت پیش‌بینی، نزدیکی، عدالت) طرح موضوع مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث نامحتمل به نظر می‌رسد.

مسئولیت بر مبنای کارکرد عمومی مؤسسات رده‌بندی

در انگلستان، وفق قوانین و مقررات، به مؤسسات رده‌بندی مشخصی اختیار قانونی برای صدور گواهی‌هایی در ارتباط با محموله کشتی و ... داده شده است (Champan 1998: 22-29). همان‌گونه که اشاره شد این مؤسسات به منزله مؤسسه شناخته‌شده اقدام به ارائه خدمات قانونی می‌کنند. همچنین، در مواردی که به مؤسسات رده‌بندی اعطای اختیار شده است، این مؤسسات به بازرسی کشتی‌های مسافری نیز اقدام می‌کنند.^۱ علاوه بر این، برخی مؤسسات اقدام به صدور گواهی‌های بین‌المللی جلوگیری از آلودگی‌های بین‌المللی برای حمل مایعات سمی و همچنین حمل مواد سمی مطابق با ضمیمه دوم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل) و گواهی جلوگیری از آلودگی بین‌المللی نفتی مطابق ضمیمه یک مارپل می‌کنند.^۲

مطابق حقوق انگلستان کارکنان دولت و پیمانکاران مستقلی که به نیابت از آنان عمل می‌کنند می‌توانند بر مبنای سمت شخصی (و نه نمایندگی دولت) طرف دعوا قرار گیرند.^۳ ازین‌رو، برای اشخاص زیان‌دیده حق اقامه دعوا علیه کارکنان عمومی، که وظایف عمومی انجام می‌دهند، وجود دارد. به‌رغم این موضوع که مجموعه قوانین مشخصی وجود ندارد که اختصاصاً به مسئولیت دولت بپردازد، مشخصاً مسئولیت مدنی درباره رفتار زیان‌بار اعمال می‌شود. در حقوق انگلستان دادگاه‌ها بی‌مبالاتی در انجام دادن وظیفه را دسته‌ای جدا در مسئولیت مدنی شناسایی نکرده‌اند. با وجود این، مسئولیت مدنی بر مبنای سهل‌انگاری را در خصوص این دسته از موضوعات اعمال می‌کنند (Stanton & Skidmore 2003: 10-12). بدیهی است مؤسسه رده‌بندی نیز در صورت نقض تعهداتی که در مقابل مالک کشتی و طرف‌های ثالث دارد می‌تواند طرف دعوا قرار گیرد.^۴

1. Merchant Shipping (Survey and Certification) Regulations 1995/1210, Regulations 10, 11.

2. Merchant Shipping (Prevention of Oil Pollution) Regulations 1996/2154, Part I Regulation 1(2), Part II Regulation 6.

3. Reeman v. Department of Transport and Others, [1997] 2 Lloyd's Rep 648 (action against surveyors was not pursued as they went into liquidation); Perrett v. Collins, [1998] 2 Lloyd's Rep. 255, at 255.

4. Compare Reeman v. Department of Transport and Others, [1997] 2 Lloyd's Rep. 648

حال سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا مؤسسه شناخته‌شده به سبب اجرای نادرست اختیارات قانونی واگذارشده مسئول شناخته خواهد شد یا خیر. در این دعاوی اصولاً دولت‌های صاحب پرچم در مقام دفاع به اصل مصونیت حاکمیت متوسل می‌شوند.

مطابق نظام حقوقی انگلستان، مؤسسات رده‌بندی‌ای که در نقش مؤسسات شناخته‌شده فعالیت می‌کنند دارای نوعی مصونیت در مقابل تعقیب و دعوا هستند. این مؤسسات در ارتباط با دعاوی حقوقی اشخاص ثالث از حمایت خاصی بهره‌مندند. پرونده مارک ریک علیه بیشاپ راک،^۱ که معمولاً به عنوان پرونده نیکلاس اچ^۲ بدان اشاره می‌شود، مؤید این دیدگاه است. در اوایل ۱۹۸۶، بالک کریر نیکلاس^۳ از بنادر امریکای جنوبی محموله‌ای برای تخلیه در دریای سیاه و بنادر ایتالیا بارگیری کرد. در برنامه آن قواعد لاهه درج شده بود. کشتی دچار ترک در بدنه شد و ناظر مؤسسه رده‌بندی ان‌کی‌کی^۴ اعلام کرد کشتی نیاز به تعمیرات اساسی دارد. انجام دادن تعمیرات مورد نیاز مستلزم تخلیه بار بود. پس از چند روز ناظر مربوطه تغییر دیدگاه داد و اعلام کرد کشتی برای ادامه سفر می‌تواند صرفاً تعمیرات موقت انجام دهد. چند روز پس از حرکت، ترک کشتی بیشتر و کشتی غرق شد. در پی این حادثه، زیان‌دیده بر مبنای برنامه علیه متصدی حمل اقامه دعوا کرد. با توجه به تحدید مسئولیت، مدعی برای مابقی خسارت علیه مؤسسه رده‌بندی طرح دعوا کرد. با عنایت به نقض تعهد مراقبت، دادگاه بدوی به مسئولیت مؤسسه رده‌بندی رأی داد. در پی اعتراض ان‌کی‌کی، قضات دادگاه تجدیدنظر با این استدلال که در دعاوی مسئولیت مدنی برای جبران خسارت فیزیکی قابلیت پیش‌بینی و نزدیکی رابطه سببیت و اثبات عادلانه و معقول بودن تحمیل مسئولیت قهری ضروری است رأی دادگاه بدوی را نقض کرد. بنابراین رأی به نفع مؤسسه رده‌بندی صادر شد.

در واقع این رأی بر مبنای قواعد لاهه صادر شد. مطابق نظر دادگاه تجدیدنظر، عادلانه و معقول نیست که مؤسسه رده‌بندی را به پذیرش مسئولیتی الزام کنیم که مطابق قواعد لاهه بر عهده مالک کشتی است. قاضی پرونده با اشاره به اهمیت وجود مؤسسات رده‌بندی اعلام کرد این مؤسسات،

1. Marc Ric and Co A.G V.Bishop Rock Marin Co.Ltd (The Nicholas H) (1996) 1 AC 211.

2. Nicholas H

3. Bulk Carrier Nicholas

4. NKK

بدون اینکه از امتیاز تحدید مسئولیت منتفع شوند، برای نفع عمومی و مالکان کشتی فعالیت می‌کنند. مالکان کالا نیز صرفاً به تعهدات مالک کشتی اکتفا کرده و از بررسی ان‌کی‌کی بی‌اطلاع بوده‌اند. همچنین اعلام کرد که هیچ‌گاه دعوی در انگلستان یا سایر نقاط علیه مؤسسات رده‌بندی به دلیل نقض تعهدات قراردادی یا مدنی اقامه نشده است. لرد استی^۱ پرونده را از این منظر رسیدگی کرد که مؤسسه یادشده در مقام مؤسسه رده‌بندی عمل کرده است نه در جایگاه مؤسسه شناخته‌شده. بنابراین مشخص نیست که اگر مورد دوم مطرح بود، دعوا چه نتیجه‌ای می‌توانست داشته باشد.

در پرونده‌ای مشابه در صنعت هوانوردی، تحت عنوان دعوی پرت علیه کلینز، دادگاه تجدیدنظر به اجماع رأی داد که مدعی می‌تواند به دلیل تقصیر بازرس (صادرکننده گواهی قابلیت هوانوردی) و شرکت بازرسی علیه آن‌ها اقامه دعوا کند. در این پرونده، مؤسسه (بازرس یادشده) در رابطه با صدمه جانی به اشخاص ثالث مسئول شناخته شد (Chen 2000: 221).

مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در حقوق امریکا

کشور امریکا، علاوه بر دارا بودن نظام قضایی پویا، در عرصه تجارت دریایی نیز تأثیرگذار است. برخی از مهم‌ترین و معروف‌ترین مؤسسات رده‌بندی دنیا^۲ در این کشور شکل گرفته‌اند و سپس در سایر نقاط دنیا شروع به فعالیت کرده‌اند. ازین‌رو، مطالعه رویه قضایی امریکا در خصوص مسئولیت این دسته مؤسسات می‌تواند راهگشا و هادی باشد.

مسئولیت قراردادی مؤسسات رده‌بندی

رویه قضایی امریکا در خصوص مسئولیت مؤسسات رده‌بندی فاقد شفافیت و یکپارچگی است (Saville 2007: 1399). از آنجا که قرارداد رده‌بندی قراردادی دریایی است، قانون فدرال بر آن حاکم است (Lagoni 2007: 71-72). دادگاه‌های امریکا چنان که باید به دعاوی مالکان شناور در خصوص جبران خسارات ناشی از قصور مؤسسات رده‌بندی در شناسایی نقص‌ها و کمبودهایی که بر قابلیت دریانوردی شناور تأثیرگذار است نپرداخته‌اند. دعاوی متعددی در دادگاه‌های امریکا در این رابطه مطرح شده است و تنها در یک دعوا مؤسسه رده‌بندی در مقابل صاحب کشتی مسئول

1. Lord Stey

2. American Bureau of Shipping (ABS)

شناخته شده است.^۱ رویه قضایی ناظر به مسئولیت بالقوه مؤسسه رده‌بندی در مقابل مالک کشتی واضح نیست.

رای صادره در پرونده گریت امریکن اینشورنس علیه بی‌وی^۲ در رابطه با مسئولیت مؤسسه رده‌بندی در مقابل مالک شناور تأثیرگذارترین رأی در این حوزه محسوب می‌شود. در این پرونده بیمه‌گر جانشین شده بر مبنای اجرای سهل‌انگارانه خدمات قراردادی و همچنین نقض تضمین ضمنی ارائه خدمات به صورت ماهرانه اقدام به اقامه دعوا علیه مؤسسه رده‌بندی در دادگاه منطقه‌ای نیویورک کرد. دادگاه دعوای خواهان در خصوص هر دو مبنای استنادی را رد کرد. دادگاه به این نتیجه رسید که خواهان در اثبات تقصیر خوانده در اجرای بازرسی ناتوان بوده است. نیز دادگاه دریافت که در هر حال مالک شناور نتوانسته است رابطه علیت بین غرق شدن و شرایط غیر قابل دریانوردی ادعایی را، که باید بازرسان مؤسسه رده‌بندی شناسایی می‌کردند، اثبات کند. همچنین، دادگاه اعلام کرد که مدعی نتوانسته ثابت کند شناور زمانی که روانه سفر شده فاقد قابلیت دریانوردی بوده است (Wurmnest & Basedow 2005: 28). به منظور اثبات فقدان قابلیت دریانوردی کشتی در ابتدای سفر، مدعی به فرض غیر قابل دریانوردی شدن شناور، زمانی که تحت شرایط معمولی غرق می‌شود، متوسل شد. دادگاه اعلام کرد که این فرض تنها علیه کسانی مطرح می‌شود که مسئول کنترل شناور هستند و با توجه به این موضوع که مؤسسه رده‌بندی در آن وضعیت قرار نداشت این فرض نمی‌تواند علیه او به کار رود.

دادگاه دو وظیفه را برای مؤسسه رده‌بندی برشمرد: ۱. وظیفه بازرسی و رده‌بندی شناورها مطابق با مقررات و استانداردهای مؤسسه رده‌بندی؛ ۲. تعهد مبتنی بر اعمال دقت کافی برای یافتن نقایص در زمان بازرسی شناور و اعلام سریع به مالک. علاوه بر این، وفق اعلام دادگاه، نقض وظیفه اول مبنایی برای جبران خسارت نخواهد بود. به باور دادگاه، شناسایی سبب دعوا بر مبنای وظیفه اول باعث تضعیف دکترین سنتی‌ای می‌شود که مسئولیت قائم به شخص مبنی بر حفظ قابلیت دریانوردی شناور را بر مالک کشتی بار می‌کند. در صورت شناسایی چنین سبب دعوایی، پاسخگویی مالکان در مقابل تعهدشان مبنی بر حفظ قابلیت دریانوردی شناور زایل خواهد شد.

1. *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F Supp. 59, 1989 AMC 1061 (D.N.J. 1988).

2. *Great American Insurance v Bureau Veritas*

همچنین، دادگاه اعلام کرد شناسایی جبران خسارت برای مؤسسه رده‌بندی می‌تواند باعث تحمیل مسئولیت نهایی قابلیت دریاوردی شناور بر مؤسسه رده‌بندی شود؛ درحالی‌که مؤسسه رده‌بندی صرفاً برای مدت زمانی کوتاه به بازرسی شناور می‌پردازد، اما، مالک شناور به دلیل رابطه مالکیت و وظایفی که در این زمینه دارد به صورت مستمر و مداوم باید حاضر باشد و این ارتباط محدود به مدت زمانی کوتاه نیست. به نظر دادگاه، این سبب دعوا می‌تواند مؤسسه رده‌بندی را به بیمه‌گر مطلق همه شناورهایی که بازرسی می‌کند تبدیل کند. چون مسئولیتی به این میزان با کنترل مؤسسه رده‌بندی بر شناور و قصد طرفین در این رابطه مطابقت ندارد. در این قبیل موارد مؤسسه رده‌بندی با دریافت هزینه‌ای محدود و مشخص اقدام به ارائه خدماتی تعریف شده می‌کند. در مقابل دادگاه در خصوص تأثیر شناسایی سبب دعوا بر مبنای وظیفه دوم، که استفاده از دقت کافی در شناسایی نقایص و اعلام به مالک بود، نگرانی کمتری داشت. ازین‌رو، به این نتیجه رسید که مؤسسه رده‌بندی باید در خصوص وظیفه شناسایی نقایص شناور و اعلام به کارفرما مسئول شناخته شود.

رأی دیگر در این حوزه در پرونده استیمشپ علیه بی‌وی^۱ صادر شد. در این پرونده بیمه‌گر پی اند آی شناور غرق شده به منظور جبران مبلغ پرداخت شده علیه مؤسسه رده‌بندی اقامه دعوا کرد. دعوی خواهان بر این مبنا استوار بود که مؤسسه رده‌بندی در شناسایی فقدان قابلیت دریاوردی شناور در زمان بازرسی سهل‌انگاری کرده است. دادگاه منطقه‌ای لوئیزیانا، بدون ورود به این بحث که آیا سبب دعوایی برای مالک شناور یا بیمه‌گر به منظور اقامه دعوا علیه مؤسسه رده‌بندی وجود دارد یا خیر، به این نتیجه رسید که مؤسسه رده‌بندی به صورت سهل‌انگارانه شناور را بازرسی کرده و در این روند مقررات خود را نقض کرده است. با وجود این، دادگاه اعلام کرد مدعی نتوانسته لزوم رابطه سببیت بین سهل‌انگاری مؤسسه رده‌بندی و غرق شدن شناور را اثبات کند (Wurmnest & Basedow 2005: 33). در این پرونده نیز دادگاه از رأی گریت امریکن اینشورنس پیروی کرد و اعلام کرد فرضی مبنی بر غیر قابل دریاوردی بودن شناور علیه مؤسسه رده‌بندی وجود ندارد.

1. Steamship Mutual Underwriting Ass'n v Bureau Veritas

مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث

دادگاه‌های امریکا نیز همانند دادگاه‌های انگلستان ادعاهای طرف‌های ثالث علیه مؤسسات رده‌بندی را رد کرده‌اند. علاوه بر تعهد غیر قابل انتقال برای مالک شناور جهت تضمین قابلیت دریانوردی شناور، رد این دسته از دعاوی عمدتاً در نتیجه الزامات سختگیرانه‌ای است که در خصوص ادعاهای مطروحه در رابطه با سهل‌انگاری یا اظهار خلاف واقع مبتنی بر تقصیر وجود دارد. در گذشته برای بررسی مسئولیت مؤسسات رده‌بندی دادگاه‌های امریکا غالباً اثبات سهل‌انگاری این مؤسسات را لازم می‌دانستند. در این زمینه باید وظیفه مراقبت، نقض این وظیفه، و ورود خسارت اثبات شود؛ در حالی که در رویه جدید دادگاه‌ها به اظهار خلاف واقع مبتنی بر تقصیر تکیه می‌کنند. بخش ۳۱۱ اعلامیه دوم مسئولیت مدنی^۱ امریکا به خسارت فیزیکی و بخش ۵۲۲ این اعلامیه به خسارت مالی می‌پردازد. بر این مبنا در صورت وجود شروط زیر مؤسسه رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث مسئول خواهد بود: ۱. در طول تجارت یا معامله تجاری که مؤسسه رده‌بندی در آن نفع مالی دارد اظهاراتی از سوی مؤسسه رده‌بندی بیان شده باشد؛ ۲. مؤسسه اطلاعات نادرستی برای راهنمایی دیگران در تجارتشان فراهم کرده باشد؛ ۳. مؤسسه از اعمال دقت معقول در دستیابی یا انتقال اطلاعات قصور کرده باشد؛ ۴. طرف ثالث از اشخاصی باشد که مؤسسه رده‌بندی قصد تأمین اطلاعات برای وی را داشته یا یکی از کسانی باشد که مؤسسه رده‌بندی آگاه است دریافت‌کننده اطلاعات قصد تأمین اطلاعات برای وی را دارد؛ ۵. طرف ثالث با اعتماد معقول به این اطلاعات متحمل زیان مالی شده باشد.^۲

مثلاً در سال ۱۹۹۳ دادگاه تجدیدنظر در پرونده ساندنس کروز^۳ تلویحاً اعلام کرد شخص ثالث آسیب‌دیده، که به مؤسسه رده‌بندی اعتماد کرده، ممکن است سبب برای اقامه دعوا^۴ داشته باشد.

1. Restatement (Second) of Torts

2. See for example: *Great American Ins. Co. v. Bureal Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972); *affd* 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973); *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping* 799 F Supp. 363 (S.D.N.Y. 1992), *affirmed*. 7 F. 3d 1077 (2d Cir. 1993), *cert. denied*, 114 S. Ct. 1399 (1994); *Cargill. Inc. v. Bureau Veritas*. 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y.1995); *Carbotrade v. Bureau Veritas* 901 F. Supp. 737 (S.D.N.Y. 1995); *Carbotrade v. Bureau Veritas* 99 F. 3d. 86 (2d Cir.1996); *Carbotrade v. Bureau Veritas*216 F. 3d. 1071 (2d Cir. 2000); *In re Eternity Shipping Ltd.*, 444 F.Supp.2d 347 (Md. 2006)

3. *Sundance Cruises*

4. *cause of action*

در سال ۱۹۹۵ دادگاه منطقه‌ای نیویورک در دو پرونده شرکت کاگیل علیه بی‌وی^۱ و کاربترد علیه بی‌وی^۲ (ضمن شناسایی سبب دعوا برای اشخاص ثالث جهت اقامه دعوا علیه مؤسسه رده‌بندی) به این نتیجه رسید که مدعیان نتوانسته‌اند تکیه اشخاص آسیب‌دیده بر گواهی‌نامه‌های مؤسسات رده‌بندی را ثابت کنند. بنابراین، مستحق جبران خسارت نخواهند بود. هر دو رأی مسئولیت مدنی ناشی از تقصیر را مورد شناسایی قرار دادند. همچنین در پرونده کوستال علیه سابلت^۳ دادگاه منطقه‌ای لوئیزیانا اعلام کرد که خریدار نفت خام بر مبنای تقصیر، دارای سبب به منظور اقامه دعوا علیه بازرس مستقلی است که اقدام به تجزیه و تحلیل محصول خریداری شده به درخواست فروشنده کرده است. در این پرونده دادگاه به بخش ۵۲۲ اعلامیه دوم مسئولیت مدنی استناد کرد. علاوه بر این در پرونده سفارت عربستان سعودی علیه اس‌اس ایونس مارتینوس^۴ دادگاه منطقه‌ای کارولینای شمالی با اشاره به بخش ۵۲۲ اعلامیه اعلام کرد که مالک شناور می‌تواند علیه بازرس بیمه‌گر محموله به دلیل عدم اعمال مراقبت کافی برای شناسایی نواقص شناور اقامه دعوا کند. بنابراین، در امریکا دعاوی اشخاص ثالث علیه مؤسسات رده‌بندی باید مطابق با پیش‌شرط‌ها و محدودیت‌های مندرج در بخش‌های ۳۱۱ و ۵۲۲ تجزیه و تحلیل شود.

همان‌گونه که از آرای پیش‌گفته مشخص است شروط یادشده به‌ندرت محقق می‌شوند؛ به‌ویژه به این دلیل که طرف‌های ثالث غالباً نمی‌توانند تکیه به گواهی رده‌بندی را اثبات کنند. صرفاً اشخاصی که مؤسسه رده‌بندی قصد تأمین اطلاعات برای آن‌ها را دارد یا مؤسسه رده‌بندی آگاه است که دریافت‌کننده اطلاعات قصد تأمین برای این دسته از اشخاص را دارد می‌توانند به این الزامات تکیه کنند. مؤسسات رده‌بندی، پس از خدمات درخواستی، اصولاً در خصوص جزئیات بازرسی‌های صورت‌گرفته اطلاع‌رسانی نمی‌کنند. ازین‌رو، تصویر غلطی برای اشخاص ثالث زیان‌دیده در خصوص شناور و شرایط آن ارائه نمی‌شود. با وجود این، اگر مؤسسه رده‌بندی سهل‌انگارانه خدماتش را ارائه دهد و شخص زیان‌دیده به آن اعتماد کند، امکان شناسایی مسئولیت برای مؤسسه رده‌بندی وجود دارد.

1. available online at <https://www.leagle.com/decision/1995951902fsupp491939>

2. available online at <https://openjurist.org/99/f3d/86/carbotrade-v-bureau-veritas>

3. Coastal (Bermuda) Ltd v E. W Sabolt & Co

4. Royal Embassy of Saudi Arabia v S.S. Ioannis Martinos

مسئولیت بر مبنای کارکرد عمومی مؤسسات رده‌بندی

شناورهای تحت پرچم امریکا باید گواهی بازرسی و گواهی‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی، همانند رده‌بندی به وسیله مؤسسات رده‌بندی، داشته باشند. گارد ساحلی ایالات متحده ممکن است اختیارات ناظر به بررسی و تأیید شناورهای تجاری و بازرسی این دسته از شناورها را به مؤسسات رده‌بندی اعطا کند. مطابق با کد ۴۶ قانون ایالات متحده ناظر به مؤسسات رده‌بندی، بخش‌های مختلف دولت برای رده‌بندی شناورهایی که در مالکیت دولت قرار دارد و همچنین خدمات مرتبط با رده‌بندی باید از خدمات مؤسسه ای‌بی‌اس^۱ استفاده کنند. ازین‌رو، در این فرض مؤسسه ای‌بی‌اس به عنوان نماینده ایالات متحده امریکا ایفای نقش می‌کند. در این حالت قاعده مصونیت حاکمیت تا زمانی اعمال می‌شود که نماینده مطابق قراردادی عمل می‌کند که با ایالات متحده دارد. پس اجازه اقامه دعوا علیه این شرکت داده نمی‌شود. این موضوع در پرونده شو علیه گرومن آرسیس^۲ بیان شده است. از آنجا که شرکت به عنوان نماینده دولت عمل می‌کند، از مصونیت حاکمیتی فدرال بهره‌مند می‌شود (S.Hanash 1992: 27).

مؤسسات رده‌بندی (مشمول بر ای‌بی‌اس زمانی که خدمات رده‌بندی را برای شناورهای دولتی انجام نمی‌دهند) پیمانکاران مستقل‌اند، نه نماینده دولت. این موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که این شرکت‌ها پیمانکاران مسئول در نظر گرفته می‌شوند. در این فرض آن‌ها تحت شرایطی مصون فرض می‌شوند. به طور کلی، این مؤسسات به صرف داشتن قرارداد با اشخاص ثالث مصون نخواهند بود. با وجود این در صورتی که پیمانکار مستقل برای دولت فدرال و در حیطه منافع دولت فدرال کاری انجام دهد از مصونیت منتفع می‌شود (S.Hanash 1992: 34-35). در پرونده یرسیلی^۳ دادگاه عالی حکم داد اگر اعطای اختیار به صورت معتبر انجام شده باشد مؤسسات رده‌بندی اختیار صدور اغلب گواهی‌های بین‌المللی را دارند. علاوه بر ای‌بی‌اس، گارد ساحلی امریکا به بی‌وی و جی‌ال نیز برای صدور برخی گواهی‌های بین‌المللی اختیار داده است. در صورتی که در نتیجه عمل مؤسسه رده‌بندی، که به نیابت از دولت فدرال اقدام می‌کند، خسارتی

1. ABS

2. Show v Grumman Aerospace

3. Yearsley

حاصل شود، مؤسسه رده‌بندی در مقابل چنین خسارتی از مصونیت دولت بهره‌مند می‌شود. در چنین مواردی خواهان باید علیه دولت ایالات متحده اقامه دعوا کند. با وجود این، اگر مؤسسه رده‌بندی از اختیارش تجاوز کند یا اعطای اختیار به مؤسسه رده‌بندی به نحو معتبر انجام نشده باشد، مؤسسه رده‌بندی شخصاً مسئول خواهد بود. همچنین، در صورتی که خسارت در نتیجه اعطای سهل‌انگانه اختیارات و اگذار شده حاصل شده باشد، قاعده مصونیت اعمال نمی‌شود. ازین‌رو، لازم است بین خسارتی که به وسیله مؤسسه رده‌بندی در اجرای الزامات دولت ایالات متحده حادث می‌شود یا بر اثر اجرای سهل‌انگانه اختیارات و اگذار شده ایجاد می‌شود تمایز قائل شد. در حالت اول مؤسسه رده‌بندی با مصونیت دولتی حمایت می‌شود و در حالت دوم خود مسئول خواهد بود و مصونیتی وجود نخواهد داشت.

مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در حقوق ایران

صنعت دریانوردی نقشی مهم و تأثیرگذار در اقتصاد ایران دارد. بخش اعظم نفت تولیدی در ایران به منزله محصولی استراتژیک از طریق کشتی به خریداران تحویل داده می‌شود. علاوه بر این، وجود کارخانه‌های کشتی‌سازی در ایران و لزوم نظارت مؤسسه رده‌بندی بر طراحی و ساخت و نگهداری شناورها موجب اهمیت روزافزون مؤسسات رده‌بندی شده است. با توجه به نقش و اهمیت مؤسسات رده‌بندی، هر دو کارکرد عمومی و خصوصی در ایران مورد شناسایی قرار گرفته است. ازین‌رو، مسئولیت این مؤسسات در ایران نیز می‌تواند از سه منظر مسئولیت قراردادی، مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث، مسئولیت در قبال کارکرد عمومی بررسی شود.

مسئولیت قراردادی مؤسسات رده‌بندی

در این فرض مالک کشتی اقدام به انعقاد قرارداد با مؤسسه رده‌بندی در جهت نظارت بر ساخت یا بازرسی و صدور گواهی‌نامه می‌کند. اصول مسئولیت قراردادی مندرج در قانون مدنی بر این نوع از قراردادها نیز حاکم است.

با توجه به قرارداد منعقد شده بین دو طرف، حالات مختلفی از مسئولیت برای مؤسسه رده‌بندی متصور است. در ساده‌ترین شکل مؤسسه رده‌بندی از بازرسی سربازمی‌زند. در این فرض، با توجه به اینکه متعهد انجام دادن بازرسی را عهده‌دار شده است، مالک شناور نیاز به اثبات انجام نشدن این

بازرسی ندارد و اصل بر انجام ندادن این تعهد است. با توجه به اجرا نشدن قرارداد تقصیر متعهد مفروض است و جز با اثبات قوه قاهره نمی‌توان از این مسئولیت مبرا شد. در این حالت در صورتی که مالک شناور اثبات کند که از اجرا نشدن بازرسی خسارتی به او وارد شده است مؤسسه رده‌بندی موظف به جبران خواهد بود. بدیهی است امکان جمع مطالبه خسارت انجام نشدن تعهد و درخواست اجرای آن وجود ندارد و در صورتی که مالک شناور درخواست اجرای بازرسی را داشته باشد می‌تواند تقاضای خسارت تأخیر در انجام دادن تعهد، در صورت ورود ضرر از مؤسسه رده‌بندی، کند.

در فرض دوم مؤسسه رده‌بندی، پس از انجام دادن بازرسی، اقدام به صدور گواهی رده‌بندی برای کشتی یا هر یک از اجزا و ماشین‌آلات می‌کند. پس از صدور گواهی مشخص می‌شود که شناور یا ماشین‌آلات فاقد استانداردهای لازم بوده‌اند. از آنجا که اجرای نادرست و معیب قرارداد در حکم اجرا نشدن قرارداد است و متعهد مسئول جبران خسارت طلبکار است، اثبات خلاف ظاهر در همه موارد با طلبکار (مدعی) است و او باید ثابت کند که آنچه انجام شده با مطلوب قراردادی تفاوت دارد (کاتوزیان ۱۳۸۰: ۱۶۰). ازین‌رو، لازم است مالک شناور اقدام به اثبات ناقص قرارداد کند. معیار سنجش در این زمینه رجوع به متعارف است. بنابراین معیاری نوعی است (السان ۱۳۸۹: ۵۵). بدین منظور لازم است عملکرد مؤسسه رده‌بندی حرفه‌ای در موقعیت مشابه ملاک سنجش قرار گیرد. بدیهی است در صورتی که مؤسسه رده‌بندی مشابه در موقعیت همسان نتواند نقایص شناور یا ماشین‌آلات را شناسایی کند، تقصیری متوجه مؤسسه رده‌بندی نخواهد بود. در این حالت و در صورت احراز تقصیر مؤسسه رده‌بندی، در صورتی که ضرری متوجه مالک شناور شده باشد و این ضرر قابل استناد به مؤسسه رده‌بندی باشد، مؤسسه مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود. گفتنی است این فرض در صورتی متصور است که به رابطه استنادی به مؤسسه رده‌بندی خدشه وارد نشود. همان‌گونه که واضح و مبرهن است مالک شناور یا قائم‌مقام وی مسئول نگهداری کشتی است. ازین‌رو مسئولیت مؤسسه رده‌بندی تا جایی متصور است که این رابطه به دلیل اقدامات یا قصور ایشان قطع نشده باشد.

همان‌گونه که توضیح داده شد مؤسسات رده‌بندی دارای مقررات و استانداردهایی مختص به

خود هستند که مالکان شناورها با انعقاد قرارداد با مؤسسات اعمال این مقررات را نسبت به شناور خود می‌پذیرند. حال ممکن است مقررات تهیه شده توسط مؤسسه رده‌بندی کمبودهایی داشته باشد که منجر به شناسایی نشدن نقایص و در نتیجه نقص در بازرسی شود. مبرهن است در این حالت نیز مؤسسه رده‌بندی در مقابل مالک شناور مسئول خواهد بود؛ مگر اینکه ثابت شود نقص موجود در مقررات به دلایل علمی و فنی بوده و این نقص در سایر مؤسسات رده‌بندی نیز وجود دارد. در این فرض مسئولیتی متوجه مؤسسه رده‌بندی نخواهد بود. چون در این حالت امکان اجرای قرارداد وجود ندارد. عدم امکان اجرای قرارداد مبنای اصلی معاف شدن مدیون از وفای به عهد و مسئولیت قراردادی است. این عدم امکان بی‌گناهی متعهد را در اجرای قرارداد نیز اثبات می‌کند (السان ۱۳۸۹: ۱۹۸).

مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث

مؤسسات رده‌بندی با دارا بودن شخصیت حقوقی و با استفاده از کارکنان خود اقدام به ارائه خدمات می‌کنند. ازین‌رو، ممکن است اعمال کارکنان مؤسسات رده‌بندی منجر به ورود خسارت شود. در این حالت وفق ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی «... کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است؛ مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط‌هایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نموده به عمل آورده یا اینکه اگر احتیاط‌های مزبور را به عمل می‌آوردند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی‌بود. کارفرما می‌تواند به واردکننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه نماید.» بر این اساس مسئولیت کارفرما در برابر اشخاص ثالث نسبت به زیان‌های وارد شده از طرف کارکنان اداری و کارگران در صورتی تحقق می‌یابد که هنگام کار یا به مناسبت انجام دادن آن باشد. مسئولیت کارفرما مبتنی بر این فکر است که هرگاه کسی از نیروی دیگری برای افزودن بر درآمد خود استفاده کند باید زیان‌های ناشی از این انتفاع را بپردازد (کاتوزیان ۱۳۸۷: ۱۳ - ۱۴).

علاوه بر این، در عرصه تجارت دریایی نیز اشخاص مختلفی به گواهی رده‌بندی صادره توسط مؤسسه رده‌بندی تکیه می‌کنند که از این دسته اشخاص می‌توان به بیمه‌گران، صاحبان محموله، و

اجاره‌کنندگان اشاره کرد. در صورت وقوع حوادث دریایی این دسته اشخاص ممکن است به منظور جبران خسارت علیه مؤسسه رده‌بندی نیز اقامه دعوا کنند. در حقوق ایران مقررات خاصی ناظر بر مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل این قبیل اشخاص وجود ندارد. بنابراین، با توجه به فقدان رابطه قراردادی بین مؤسسه رده‌بندی و این دسته اشخاص، دعاوی آنها تحت قواعد عمومی مسئولیت مدنی قرار می‌گیرد. ازین‌رو، مبنای مندرج در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی در این رابطه نیز اجرا می‌شود. پس، ضروری است مدعی ضمن اثبات رابطه سببیت و ورود ضرر تقصیر مؤسسه را نیز ثابت کند.

با توجه به عملکرد موردی مؤسسات رده‌بندی و در نظر گرفتن این موضوع که پس از صدور گواهی‌نامه رده‌بندی مالکان شناور موظف‌اند وفق ضوابط و مقررات مؤسسه رده‌بندی اقدام به اعلان هر گونه تغییر یا نقص به مؤسسه رده‌بندی کنند، اثبات رابطه سببیت بین اقدام مؤسسه رده‌بندی و خسارات وارده با چالش‌هایی روبه‌رو خواهد بود.

علاوه بر این، نقش فرمانده و خدمه شناورها در عملیات کشتیرانی از یک سو و فرض تقصیر برای متصدی حمل و نقل از سوی دیگر وفق ماده بند ۲ ماده ۱۱۳ قانون دریایی باعث پیچیده شدن این دسته از دعاوی در حقوق ایران خواهد شد؛ چنان که این بند اشعار می‌دارد: «در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مأموران مجاز او اتفاق افتاده است؛ مگر آنکه خلاف آن اثبات گردد.» بدیهی است در فرض ورود خسارت مالک شناور، فرمانده، خدمه، و متصدی حمل می‌توانند با اثبات تقصیر مؤسسه رده‌بندی و رابطه سببیت بین ضرر وارده از مسئولیت رهایی یابند. علاوه بر این، امکان مسئولیت مشترک مالک شناور مؤسسه رده‌بندی نیز با توجه به حقایق پرونده دور از ذهن نخواهد بود.

مسئولیت بر مبنای کارکرد عمومی مؤسسات رده‌بندی

در ایران نیز این دسته از مؤسسات با تصمیم قانون‌گذار برخی وظایف سازمان‌های دولتی فعال در بخش فراساحل را بر عهده می‌گیرند. در این زمینه بند ۴ ماده ۲ دستورالعمل کنترل و بازرسی کشتی‌های کنوانسیون مؤسسه رده‌بندی را مؤسسه‌ای تعریف می‌کند که «... به نیابت از مرجع

دریابی کشور صاحب پرچم برای ارائه خدمات قانونی لازم و بازدید از وضعیت فنی و ایمنی و تجهیزاتی منطبق با الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ملی و صدور گواهینامه‌های مربوطه برای کشتی‌ها و شناورها انتخاب شده باشد.»

حال سؤالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا مؤسسات رده‌بندی را می‌توان تحت شمول ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی^۱ قرار داد یا خیر. از یک سو معنای اصطلاح کارکنان دولت در صدر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی تنها شامل کارمندان قوه مجریه نمی‌شود. در اینجا دولت در معنای وسیع خود مورد نظر قانون‌گذار بوده و حکم قانون همه مستخدمین عمومی را دربرمی‌گیرد. کارکنان دولت در این معنا مساوی با اصطلاح مستخدمین عمومی در حقوق اداری است، دارای مفهومی گسترده است، و گروه‌های گوناگونی را که در خدمت اشخاص حقوق عمومی هستند شامل می‌شود؛ مانند مستخدمین دولت قوه مجریه، مستخدمین بانک‌ها و مؤسسات دولتی، مستخدمین شهرداری‌ها، کارکنان قوه قضاییه و مقننه، و غیره (طباطبایی مؤتمنی ۱۳۷۳: ۱۵). از سوی دیگر همان‌گونه که مشخص است واژه کارمند ناظر به اشخاص حقیقی است و اشخاص حقوقی را دربر نمی‌گیرد. ازین رو این دسته از مؤسسات را نمی‌توان کارکنان دولت تلقی کرد، بلکه با توجه به وظایف محوله و در زمان انجام دادن کارکرد عمومی در حکم نهادهای دولتی محسوب می‌شوند. در این زمینه کارکنان این دسته از مؤسسات را می‌توان در زمانی که در حال ارائه خدمات در جهت کارکرد عمومی هستند کارمند دولت تلقی کرد.

با توجه به اقدام این دسته از مؤسسات به عنوان نهادی دولتی، در فرض ورود خسارت به دیگران، فروض متفاوتی متصور است. در صورتی که خسارت در نتیجه تخطی مؤسسات رده‌بندی از اختیارات واگذار شده باشد یا در نتیجه بی‌احتیاطی آن‌ها حادث شود، این مؤسسات و نه دولت

۱. کارمندان دولت و شهرداری‌ها و مؤسسات وابسته به آن‌ها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسئول جبران خسارت وارده می‌باشند. ولی هر گاه خسارات وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و یا مؤسسات مزبور باشد، در این صورت، جبران خسارت بر عهده اداره یا مؤسسه مربوطه است. ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هر گاه اقداماتی که بر حسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارات نخواهد بود.

مسئول جبران خسارات خواهند بود. زیرا در این فروض به دلیل تخطی مؤسسات از اختیارات اعطایی اقدامات آن‌ها خارج از چارچوب قانون واگذاری اختیار به آن‌ها تلقی می‌شود. ازین‌رو مؤسسات نهاد دولتی فرض نمی‌شوند.

در مقابل، چنانچه ورود خسارت در نتیجه اعمال حاکمیت این دسته از مؤسسات به نیابت از دولت باشد، با توجه به معیار شناسایی شده در ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی مسئولیتی متوجه این مؤسسات نخواهد بود.

نتیجه

تفاوت قابل ملاحظه‌ای بین نظام‌های مختلف حقوقی در خصوص نقش و مسئولیت مؤسسات رده‌بندی وجود دارد. کشورهای کامن‌لا غالباً قائل به مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث نمی‌شوند. مثلاً در انگلستان حتی اگر پرونده رامزگیت بیان‌کننده مسئولیت بالقوه مؤسسات رده‌بندی باشد، موضوع مسئولیت مؤسسات رده‌بندی با چالش‌های فراوانی مواجه است؛ چنان‌که ضروری است پیش‌شرط‌هایی برای این موضوع که مؤسسه رده‌بندی متعهد به مراقبت است یا برای اینکه اقدامات سهل‌انگارانه موجب مسئولیت شده وجود داشته باشد. دادگاه‌های امریکا نیز از این شیوه پیروی می‌کنند و برای مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در مقابل اشخاص ثالث وجود پیش‌شرط‌هایی را ضروری می‌دانند که اثبات آن‌ها در عمل بسیار دشوار خواهد بود. در خصوص مسئولیت قراردادی نیز رویه قضایی در انگلستان و امریکا از شفافیت لازم برخوردار نیست. با وجود این، امکان شناسایی مسئولیت برای مؤسسات رده‌بندی بر مبنای قواعد حاکم بر حقوق قراردادها وجود دارد. همچنین در صورت اقدام این قبیل مؤسسات در حقوق کامن‌لا به نیابت از دولت امکان توسل آن‌ها به قواعد مصونیت حاکمیت وجود دارد.

در حقوق ایران نیز به دلیل طرح نشدن دعاوی ناظر به مسئولیت مؤسسات رده‌بندی رویه قضایی تا کنون مجال پاسخگویی به این موضوع را نیافته است. با وجود این، بر اساس قواعد کلی حاکم بر مسئولیت قراردادی و مسئولیت مدنی، در صورت وجود شرایط قانونی، امکان مسئولیت مؤسسات رده‌بندی وجود دارد. به‌رغم این موضوع در فرضی که مؤسسات وظایف و اختیارات قانونی را اعمال می‌کنند موضوع پیچیده‌تر می‌شود. ازین‌رو، در صورتی که اعمال حاکمیت موجب

ورود ضرر به اشخاص ثالث شود، نمی‌توان مؤسسات را مسئول دانست. در مقابل، در صورت سهل‌انگاری یا خروج مؤسسه از اختیارات واگذار شده به موجب قانون، در صورت جمع و احراز سایر شرایط قانونی، می‌توان آن‌ها را مسئول شناخت. با توجه به اهمیت فزاینده این دسته مؤسسات در صنعت دریانوردی و کارکردهای متفاوت آن‌ها، می‌توان با وضع قوانین و مقررات، ضمن تفکیک نقش‌های مختلف مؤسسات رده‌بندی، به نحو شایسته‌ای بین تعهدات و مسئولیت‌های آن‌ها در رابطه با کارکردهای عمومی و خصوصی تمایز قایل شد. بدیهی است حصول این موضوع موجبات ایجاد تحول در زمینه قراردادهای منعقد با این مؤسسات و همچنین رویه قضایی مربوطه و شروط بیمه‌ای را فراهم می‌آورد.



منابع

- السان، مصطفی (۱۳۸۹). «مفهوم تقصیر در مسئولیت قراردادی و قهری»، پژوهش‌های فقه و حقوق اسلامی، ش ۲۱، صص ۳۳ - ۵۸.
- شعبانی جهرمی، فریده (۱۳۹۷). حقوق حفاری، چ اول، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- طباطبایی مؤتمنی، منوچهر (۱۳۷۳). حقوق اداری، چ اول، تهران، سمت.
- غمامی، مجید (۱۳۷۳). مسئولیت مدنی دولت در قبال کارکنان خود چ اول، تهران، دادگستر.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰). قواعد عمومی قراردادها، چ ۳، تهران، شرکت سهامی انتشار.
- _____ (۱۳۸۷). الزام‌های خارج از قرارداد مسئولیت مدنی، چ ۸، تهران، دانشگاه تهران.
- نوری، مصطفی (۱۳۷۵). «مقدمه‌ای کوتاه بر باشگاه‌های پی‌اند‌آی»، پژوهشنامه بیمه، ش ۴۴، صص ۷۰-۷۹.

References

- Alsan, M. (1389). "Concept of Fault in Civil Liability and Torts", *Islamic Law*, No. 21, pp. 33-58. (in Persian)
- Barber, J. (2001). Ramsgate Walkway Collapse: Ramsgate walkway collapse: legal ramifications Forensic engineering: Construction law Journal, Vol. 17.
- Basedow, J. & Wurmnest, W. (2005). Third-Party Liability of Classification Societies, Springer, Hamburg Studies on Maritime Affairs.
- Bermingham, V. & Brennan, C. (2008). Tort law directions, Oxford University Press.
- Chapman, J. C. (1998). Collapse of the Ramsgate Walkway, *The Structural Engineer*, 76-1.
- Chen, L. (2000). "Legal and Practical Consequences of Not Complying with ISM Code, Maritime Policy & Management: The Flagship Journal of International Shipping and Port Research", Vol. 27.
- Chitty Joseph, H. G. Beale (2004). Chitty on contracts, Sweet & Maxwell, 29 th edition.
- Clark (1991). "Ship Classification isn't Insurance Policy, Appeals Court Rules", *Sea Law*, Vol. 3, published at <http://www.navlaw.com>
- Jackson & Powell (1997). on Professional Negligence (Common Law Library) Sweet & Maxwell; 4th Revised edition.
- Katoozian, N. (1380). *General Principles of Contracts*, the third editions, Tehran, Sahami Enteshar company. (in Persian)
- (1387). *Extra Contractual Obligations*, the eighth edition, Tehran, University of Tehran. (in Persian)
- Lagoni, N. (2007). The Liability of Classification Societies, Springer, Hamburg Studies on Maritime Affairs.
- Lawson, R. (1995). Exclusion Clauses and Unfair Contract Terms Sweet & Maxwell Ltd.
- M. Antapassis, A. (2007). "Liability of Classification Societies", *Electronic Journal of*

- Comparative Law*, Vol. 11.3.
- Noori, M. (1375). Introduction to P&I Clubs, Insurance Study, 44. (in Persian) 70-79.
- Qamami, M. (1373). *Civil Liability of State against its Employees*, Tehran, Dadgostar. (in Persian)
- S. Hanash, R. (1992). Environmental liability of government contractors: A practice guide for the corporate counselor (Corporate practice series Bureau of National Affairs (1992) Vol. 9.
- Saville, James A. (2007). Classification societies and limitation of liability' 81 Tul. L. Rev. 1399.
- Shabani Jahromi, F. (1397). *Drilling Law*, Tehran, Sahami Enteshar Company. (in Persian)
- Stanton, K. M., Skidmore, P., & Harris, M. (2003). *Statutory Torts* Sweet & Maxwell.
- Tbatabaai Moatameni Manouchehr (1373). *Administrative Law*, Samt. (in Persian)

