اقتصاد سرآمد
شنبه-۱۰آبان ۱۴۰۴-سال یازدهم-شماره ۲۳۳۸

«سرآمد» بررسی کرد؛

چالش‌های اثبات مسئولیت در دعاوی دریایی

مروری بر مبانی حقوقی مسئولیت مدنی در حمل‌ونقل

گروه راهبردی- راهبری دریایی به‌عنوان یکی از ارکان حیاتی حمل‌ونقل بین‌المللی، نقشی تعیین‌کننده در ایمنی، کارآمدی و پایداری عملیات دریایی ایفا می‌کند. در این میان، مسئولیت مدنی راهبران دریایی -اعم از ناخدا، افسران ارشد،- و مدیران عملیات- در قبال خسارات وارده به اشخاص، اموال و محیط‌زیست از اهمیت حقوقی و عملیاتی ویژه‌ای برخوردار است. با توجه به پیچیدگی‌های فنی ناوبری، شرایط متغیر دریا و الزامات بین‌المللی، تعیین حدود مسئولیت مدنی در این حوزه نیازمند بررسی دقیق مبانی حقوقی، استانداردهای حرفه‌ای و رویه‌های قضایی است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه به بررسی جایگاه و اهمیت مسئولیت مدنی مبتنی بر اصول حقوقی در حوزه راهبری و همچنین حمل‌ونقل دریایی پرداخته است. نگارنده در این مطلب همچنین نگاهی به وضعیت مسئولیت مدنی شرکت‌های کشتیرانی و بیمه‌گران داشته و وظایف قانونی و عرفی راهبر دریایی را تشریح کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

در حقوق ایران، مسئولیت مدنی مبتنی بر اصول تقصیر، رابطه سببیت و جبران خسارت تعریف می‌شود، اما در حوزه دریایی، این اصول با چالش‌هایی نظیر دشواری اثبات تقصیر، نقش بیمه‌های تخصصی و تعامل با مقررات بین‌المللی مواجه‌اند. کنوانسیون‌هایی چون هامبورگ، لندن و روتردام، چارچوب‌هایی برای مسئولیت حمل‌کنندگان و راهبران دریایی ارائه کرده‌اند که در تطبیق با نظام حقوقی داخلی، نیازمند تحلیل و تفسیر دقیق هستند.

مبانی حقوقی مسئولیت مدنی در حمل‌ونقل دریایی

مسئولیت مدنی در حقوق ایران به‌عنوان یکی از شاخه‌های بنیادین حقوق خصوصی بر مبنای اصول تقصیر، خسارت و رابطه سببیت تعریف می‌شود. در این چارچوب، هرگاه شخصی در اثر فعل یا ترک‌فعل خود موجب ورود زیان به دیگری شود، مکلف به جبران آن خواهد بود؛ مشروط بر آنکه تقصیر وی اثبات شده و میان رفتار زیانبار و خسارت وارده، رابطه علیت برقرار باشد. در حوزه حمل‌ونقل دریایی، این اصول با پیچیدگی‌های خاصی مواجه است؛ زیرا عملیات دریایی تحت تأثیر عوامل متعددی نظیر شرایط جوی، فناوری ناوبری و مقررات بین‌المللی صورت می‌گیرد که گاه اثبات تقصیر را دشوار می‌سازد. از این‌رو، بررسی مسئولیت مدنی راهبران دریایی، نیازمند تحلیل دقیق‌تر و تطبیقی با نظام‌های حقوقی دیگر است.

در حقوق بین‌الملل دریایی، مسئولیت مدنی حمل‌کنندگان و راهبران دریایی در قالب کنوانسیون‌های متعددی تنظیم شده است که هریک تلاش دارند تعادل میان حمایت از زیان‌دیدگان و حفظ منافع اقتصادی صنعت حمل‌ونقل را برقرار سازند. کنوانسیون لندن(۱۹۷۶) با تمرکز بر محدودیت مسئولیت، کنوانسیون هامبورگ(۱۹۷۸) با تأکید بر تقصیر حمل‌کننده و کنوانسیون روتردام(۲۰۰۸) با رویکردی جامع‌تر نسبت به مسئولیت در زنجیره حمل‌ونقل، هریک چارچوب‌هایی برای تعیین مسئولیت مدنی ارائه کرده‌اند. تطبیق این مقررات با حقوق داخلی، به‌ویژه در کشورهایی چون ایران که قانون دریایی مستقلی دارند، مستلزم بررسی تطبیقی و تحلیل حقوقی دقیق است.

قانون دریایی ایران، با وجود قدمت و اهمیت، در برخی موارد از نظر هماهنگی با مقررات بین‌المللی و پاسخگویی به نیازهای نوین صنعت حمل‌ونقل دریایی با چالش‌هایی مواجه است، به‌ویژه در زمینه مسئولیت مدنی، خلأهایی در تعریف دقیق وظایف راهبر، حدود تقصیر و نحوه اثبات رابطه سببیت وجود دارد که می‌تواند در دعاوی حقوقی منجر به تفسیرهای متعارض شود. از سوی دیگر، عدم‌الحاق رسمی ایران به برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی، موجب شده تا رویه قضایی داخلی در مواردی با استانداردهای جهانی فاصله داشته باشد. بنابراین بازنگری در قانون دریایی ایران با هدف ارتقای شفافیت، هماهنگی با مقررات بین‌المللی و حمایت مؤثر از حقوق زیان‌دیدگان، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر در مسیر توسعه حقوق مسئولیت مدنی دریایی به‌شمار می‌رود.

وظایف قانونی و عرفی راهبر دریایی

در ساختار پیچیده و پرریسک حمل‌ونقل دریایی، راهبر دریایی -اعم از ناخدا، افسر ارشد یا مدیر عملیات- نقشی کلیدی در تضمین ایمنی، کارآمدی و پیشگیری از خسارت ایفا می‌کند. این افراد نه‌تنها مسئول هدایت فنی کشتی، بلکه عهده‌دار تصمیم‌گیری‌های حیاتی در شرایط اضطراری، مدیریت خدمه و رعایت الزامات قانونی و زیست‌محیطی هستند. در بسیاری از موارد، کیفیت تصمیمات راهبر می‌تواند مرز میان یک سفر موفق و یک فاجعه دریایی باشد. از این‌رو، مسئولیت مدنی آنان در قبال خسارات وارده به اشخاص، اموال یا محیط‌زیست، نه‌تنها از منظر حقوقی، بلکه از دیدگاه اخلاق حرفه‌ای و استانداردهای بین‌المللی نیز قابل‌بررسی است.

وظایف راهبر دریایی در اسناد قانونی، آیین‌نامه‌های داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌صورت نسبتاً دقیق تعریف شده‌اند. از جمله این وظایف می‌توان به اطمینان از سلامت فنی کشتی، رعایت مسیرهای ایمن، نظارت بر بارگیری و تخلیه، مدیریت بحران و گزارش‌دهی به مراجع ذی‌ربط اشاره کرد. افزون بر وظایف قانونی، عرف حرفه‌ای نیز انتظاراتی از جمله توانایی پیش‌بینی خطرات، تصمیم‌گیری در شرایط متغیر جوی و حفظ روحیه و انضباط خدمه از راهبر دریایی دارد. در صورت قصور در انجام این وظایف -به‌ویژه اگر تقصیر وی موجب ورود خسارت قابل‌اثبات‌شده باشد- راهبر ممکن است مشمول مسئولیت مدنی شود.

مصادیق تقصیر در راهبری دریایی متنوع‌اند و بسته به شرایط حادثه، می‌توانند شامل تصمیمات نادرست در شرایط اضطراری، نادیده‌گرفتن هشدارهای ایمنی، عدم‌رعایت مقررات بین‌المللی ناوبری یا حتی سهل‌انگاری در نظارت بر عملکرد خدمه باشند. برای مثال، ورود کشتی به آب‌های کم‌عمق بدون بررسی دقیق نقشه‌های دریایی یا عدم‌کاهش سرعت در شرایط مه‌آلود، می‌تواند مصداق تقصیر تلقی شود. همچنین عدم‌گزارش به‌موقع نقص فنی یا نادیده گرفتن الزامات زیست‌محیطی، از جمله تخلیه غیرمجاز پسماند، می‌تواند مسئولیت مدنی و حتی کیفری برای راهبر به همراه داشته باشد. بنابراین، تحلیل دقیق رفتار راهبر در هر حادثه، نقش تعیین‌کننده‌ای در احراز مسئولیت و جبران خسارت دارد.

مسئولیت مدنی شرکت‌های کشتیرانی و بیمه‌گران

در نظام حقوقی حمل‌ونقل دریایی، شرکت‌های کشتیرانی به‌عنوان کارفرمایان مستقیم راهبران دریایی، در قبال عملکرد آنان مسئولیت مدنی دارند. این مسئولیت ممکن است به‌صورت مستقیم، در نتیجه قصور در نظارت، آموزش یا تجهیز مناسب خدمه یا به‌صورت غیرمستقیم از طریق اصل «مسئولیت ناشی از فعل غیر» اعمال شود. در بسیاری از نظام‌های حقوقی، شرکت‌ها موظف‌اند اطمینان حاصل کنند که راهبران تحت استخدام آنان از صلاحیت حرفه‌ای، دانش فنی و توانایی تصمیم‌گیری در شرایط بحرانی برخوردارند. در صورت وقوع حادثه، اگر اثبات شود که شرکت در انتخاب یا نظارت بر راهبر قصور داشته، مسئولیت مدنی مستقیم متوجه شرکت خواهد بود؛ حتی اگر راهبر به ظاهر مرتکب تقصیر شخصی شده باشد.

مسئولیت غیرمستقیم شرکت‌ها نیز در مواردی مطرح می‌شود که راهبر دریایی در چارچوب وظایف محوله و در حین انجام مأموریت، مرتکب تقصیر شده باشد. در چنین شرایطی، شرکت کشتیرانی به‌عنوان شخصیت حقوقی، مسئول جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث خواهد بود، حتی اگر خود در وقوع حادثه نقشی نداشته باشد. این نوع مسئولیت، به‌ویژه در دعاوی مربوط به خسارات جانی، آلودگی زیست‌محیطی یا آسیب به کالا، نقش مهمی در حمایت از زیان‌دیدگان ایفا می‌کند. بااین‌حال، در برخی نظام‌های حقوقی، شرکت‌ها می‌توانند با اثبات خروج راهبر از حدود وظایف یا ارتکاب تقصیر فاحش، از مسئولیت رهایی یابند.

بیمه‌های مسئولیت مدنی دریایی نیز نقش مکمل و حیاتی در نظام جبران خسارت ایفا می‌کنند. شرکت‌های کشتیرانی معمولاً تحت پوشش بیمه‌گرانی قرار دارند که ریسک‌های ناشی از عملیات دریایی، از جمله تقصیر راهبران، خسارات وارده به اشخاص ثالث و دعاوی حقوقی را پوشش می‌دهند. بیمه‌نامه‌هایی نظیر P&I به‌طور خاص برای جبران خسارات ناشی از مسئولیت مدنی طراحی شده‌اند و در بسیاری از موارد، پرداخت غرامت به زیان‌دیدگان از طریق این بیمه‌ها صورت می‌گیرد. بااین‌حال، پوشش بیمه‌ای نیز محدودیت‌هایی دارد و در مواردی چون تقصیر عمدی، نقض فاحش مقررات یا عدم‌اعلام به‌موقع حادثه، ممکن است بیمه‌گر از پرداخت خسارت امتناع ورزد. بنابراین تعامل میان مسئولیت شرکت، عملکرد راهبر و شرایط بیمه‌نامه، ساختاری سه‌لایه و پیچیده در نظام مسئولیت مدنی دریایی پدید می‌آورد که نیازمند تحلیل دقیق حقوقی است.

در حقوق ایران، مسئولیت مدنی مبتنی بر اصول تقصیر، رابطه سببیت و جبران خسارت تعریف می‌شود، اما در حوزه دریایی، این اصول با چالش‌هایی نظیر دشواری اثبات تقصیر، نقش بیمه‌های تخصصی و تعامل با مقررات بین‌المللی مواجه‌اند.

مسئولیت مدنی در راهبری دریایی موضوعی چندلایه و بین‌رشته‌ای است که در تقاطع حقوق، عملیات فنی و مقررات بین‌المللی قرار دارد. بررسی مبانی نظری، نقش راهبران، مسئولیت شرکت‌های کشتیرانی و چالش‌های اثبات تقصیر نشان می‌دهد که نظام حقوقی موجود نیازمند بازنگری، هماهنگی با استانداردهای جهانی و ارتقای ظرفیت‌های فنی و قضایی است.

جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

در مجموع، مسئولیت مدنی در راهبری دریایی موضوعی چندلایه و بین‌رشته‌ای است که در تقاطع حقوق، عملیات فنی و مقررات بین‌المللی قرار دارد. بررسی مبانی نظری، نقش راهبران، مسئولیت شرکت‌های کشتیرانی و چالش‌های اثبات تقصیر نشان می‌دهد که نظام حقوقی موجود نیازمند بازنگری، هماهنگی با استانداردهای جهانی و ارتقای ظرفیت‌های فنی و قضایی است. مطالعات موردی نظیر حادثه سانچی نیز گواه آن است که نبود شفافیت در وظایف، ضعف در مستندسازی و خلأهای قانونی می‌تواند منجر به تضییع حقوق زیان‌دیدگان و پیچیدگی در فرایند جبران خسارت شود. از این‌رو، تقویت آموزش راهبران، تدوین مقررات دقیق‌تر و ارتقای زیرساخت‌های ثبت و تحلیل داده‌های ناوبری، از الزامات توسعه این حوزه محسوب می‌شود.

در سطح سیاست‌گذاری، توصیه می‌شود قانون دریایی ایران با بهره‌گیری از تجربیات بین‌المللی و کنوانسیون‌های معتبر، به‌روزرسانی شود تا بتواند به‌طور مؤثر، مسئولیت مدنی راهبران و شرکت‌های کشتیرانی را تعریف و اجرا کند. همچنین ایجاد سامانه‌های ملی ثبت داده‌های ناوبری، الزام به نصب تجهیزات استاندارد ثبت عملکرد و تقویت همکاری‌های بیمه‌ای و قضایی با نهادهای بین‌المللی، می‌تواند موجب افزایش شفافیت، کاهش دعاوی متعارض و ارتقای اعتماد عمومی به صنعت حمل‌ونقل دریایی شود. در نهایت، توجه به حقوق زیان‌دیدگان، از جمله خدمه، خانواده‌ها و ذی‌نفعان محیط‌زیستی، باید در مرکز سیاست‌گذاری‌های آینده قرار گیرد تا مسئولیت مدنی در راهبری دریایی به‌عنوان ابزاری برای عدالت، ایمنی، و توسعه پایدار ایفای نقش کند.

جدول تحلیلی مسئولیت مدنی در سوانح دریایی (۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵)

پوشش بیمه‌ای رایج	مسئولیت شرکت کشتیرانی	نقش راهبر در وقوع حادثه	درصد وقوع جهانی (تقریبی)	نوع حادثه دریایی
Hull & Machinery ،P&I	مستقیم و غیرمستقیم	بالا (تصمیمات ناوبری)	35%	تصادم کشتی‌ها
Environmental Liability ،P&I	مستقیم (نظارت و تجهیزات)	متوسط تا بالا	20%	آلودگی نفتی
Cargo Delay Insurance	غیرمستقیم (برنامه‌ریزی)	پایین تا متوسط	15%	تأخیر در تحویل بار
Hull Insurance	مستقیم (نگهداری کشتی)	پایین (نقش غیرمستقیم)	10%	نقص فنی و انفجار
Crew Liability Insurance	مستقیم (آموزش و ایمنی)	متوسط	20%	حوادث جانی خدمه

بدون شرح...

فریبا عزیزی - اقتصاد سرآمد

بدون شرح

قاب دوربین

عکس: اصغر بشارتی