



معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به محورهای مطرح شده در اجلاس کنوانسیون تهران گفت: موضوع کاهش تراز آب دریای خزر، ارزشیابی اثرات زیست محیطی پروژه‌های دارای آثار فرامرزی و حفاظت از تنوع زیستی این پهنه آبی، از جمله موضوعات مورد بررسی در این اجلاس بود.

شهبانای انصاری در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد اظهار کرد: تلاش می کنیم وضعیت محیط زیستی دریای خزر بهبود پیدا کند و موضوع کاهش تراز آب این پهنه آبی نیز در چارچوب محورهای کنوانسیون تهران مورد بررسی قرار گرفته است.

معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: یکی دیگر از موضوعات مهم، ارزشیابی اثرات محیط زیستی پروژه‌هایی است که آثار فرامرزی دارند. در این زمینه پروتکل‌هایی وجود دارد که در کشور نیز به تصویب شورای اسلامی رسیده است.

وی خاطر نشان ساخت: هر اقدامی که قرار باشد در پهنه دریای خزر انجام شود، چنانچه آثار آن فراتر از مرزهای یک کشور باشد، می تواند تبعات نامطلوبی برای این اکوسیستم به همراه داشته باشد؛ بنابراین این موضوع برای جمهوری اسلامی ایران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. انصاری در ادامه گفته‌های خود با اشاره به جایگاه ایران در کنوانسیون تهران گفت: جمهوری اسلامی ایران از سال ۲۰۰۳ عضو این کنوانسیون بوده و اساسا نام این کنوانسیون نیز به دلیل میزبانی نخستین نشست در تهران، به نام کشور مابث شده است.

وی درباره همکاری‌های ایران و جمهوری آذربایجان در حوزه دریای خزر نیز اظهار کرد: در طول سه روز برگزاری اجلاس، کارشناسان کشورهای عضو درباره موضوعات مختلف و زمینه‌های همکاری گفت و گو کردند و خوشبختانه همکاری خوبی میان اعضا شکل گرفت؛ متن و مفاد بیانیه نهایی با نظر همه اعضا نهایی شده و قرار است در نشست عالی رتبه اجلاس به تصویب برسد. معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست همچنین درباره نتایج اجلاس در حوزه تنوع زیستی دریای خزر گفت: موضوع تنوع زیستی و زیستگاه‌های حاشیه دریای خزر در چند بند از بیانیه نهایی مورد توجه قرار گرفته است.

وی با اشاره به اعضای کنوانسیون تهران در سال ۲۰۰۳ از سوی پنج کشور ساحلی شامل جمهوری آذربایجان، جمهوری اسلامی ایران، جمهوری قزاقستان، فدراسیون روسیه و ترکمنستان گفت: این اقدام فراتر از اعضای یک سند بین المللی و بیانگر اراده مشترک پنج کشور برای همکاری در حفاظت از یک اکوسیستم مشترک بود.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: طی بیش از دو دهه، همکاری‌های کنسورهای سباحی در زمینه‌هایی همچون مقابله با آلودگی نفتی، کنترل آلودگی‌های ناشی از منابع خشکی، حفاظت از تنوع زیستی و ارزشیابی اثرات محیط زیستی فرامرزی توسعه معیار و استانداردهای مشترک در زمینه‌های گامی از تعهد به اقدام، از اطلاعات پرآکنده به داده‌های مشترک، از پایش‌های ملی به پایش‌های هماهنگ منطقه‌ای و از واکنش به بحران به پیشگیری و آمادگی مشترک.

گروه دانش دریا – مرتضی فاختری – در حقوق دریایی، مفهوم تقصیر نقشی دوگانه‌و در عین حال بنیادین ایفا می‌کند؛ از یک سو مبنای اصلی مسئولیت مدنی در حوادث دریایی را تشکیل می‌دهد و از سوی دیگر، به عنوان معیاری برای تحدید یا حتی سلب حق محدودسازی مسئولیت عمل می‌کند. این دوگانه بودن، ریشه در تحولات تاریخی و نیازهای عملی صنعت دریانوردی دارد؛ جایی که حمایت از مالکان کشتی به عنوان سرمایه‌گذاران اصلی این صنعت، همواره با منافع زیان‌دیدگان و ضرورت جبران خسارت در تعارض بوده است. حوادث دریایی به دلیل ماهیت خاص محیط دریای پیچیدگی اثبات و تعدد عوامل مؤثر، نظامی متمایز از حقوق مدنی سنتی می‌طلبند که در آن تقصیر نه صرفا یک واقعه مادی، بلکه مفهومی هنجاری با آثاری پیچیده و چندلایه است. دریا به عنوان محیطی که همواره با مخاطرات ذاتی همراه بوده، از دیرباز عرصه‌ای برای شکل‌گیری قواعد حقوقی ویژه بوده است. این قواعد، بر خلاف حقوق مدنی خشکی که بر پایه اصولی چون احترام به مالکیت و جبران کامل خسارت بنا شده، بیشتر بر ضرورت تسهیل تجارت دریایی و حمایت از صنعت کشتیرانی استوار گشته‌اند. تقصیر در این نظام، نه یک مفهوم صرفا اخلاقی یا انتزاعی، بلکه ابزاری برای توزیع عادلانه خطرات و هزینه‌های ناشی از فعالیت‌های دریایی است. پرسش بنیادین این است که تقصیر در حوادث دریایی چه جایگاهی دارد و آیا هنوز می‌توان آن را عنصر اصلی مسئولیت دانست یا نظام‌های مبتنی بر مسئولیت مطلق و تحدید مسئولیت، عمل‌نشان آن را به حاشیه رانده‌اند. این مقاله می‌کوشد تا با تحلیل جایگاه تقصیر در سه حوزه کلیدی للمسئولیت ناشی از تصادم، مسئولیت متصدی حمل در قبال کالا، و مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی، لایه‌نمایی جامع تحول و تطور این مفهوم در حقوق دریایی ارائه دهد و نشان دهد که چگونه تقصیر از یک مفهوم واحد و یکپارچه به مجموعه‌ای از معیارهای متفاوت و متناسب با هر رژیم حقوقی تبدیل شده است.

تقصیر در تصادم کشتی‌ها: از نظریه خطای اثبات‌شده تا فرض تقصیر مشترک

تصادم کشتی‌ها شاید بارزترین عرصه‌ای باشد که در آن مفهوم تقصیر به شکلی خالص و بی‌واسطه ظهور می‌یابد. در حقوق دریایی، اصل بنیادین این است که نفس تصادم بین دو یا چند کشتی به تنهایی مثبت تقصیر نیست؛ مگر آنکه تقصیر مسبب تصادم اثبات گردد. این قاعده که در ماده ۱۶۷ قانون دریایی ایران نیز بازتاب یافته، نشان‌دهنده وفاداری نظام حقوقی به اصل تقصیر به عنوان مبنای اولیه مسئولیت است. منطبق بر این اصل آن است که تصادم می‌تواند ناشی از عواملی باشد که هیچ‌یک از طرفین در آن دخیل نبوده‌اند؛ از جمله شرایط جوی نامساعد، نقص فنی پنهن، یا حتی خطای شخص ثالث. بنابراین، تحمیل مسئولیت بدون اثبات تقصیر، ناقض عدالت و موجب تزلزل در صنعت کشتیرانی خواهد بود. با این حال، آنچه این حوزه را از حقوق مدنی سنتی متمایز می‌کند، ظهور تدریجی مفهوم «تقصیر مشترک» و سهم‌بندی مسئولیت بر اساس درجه تقصیر است. در حقوق فرانسه، ماده ۱۳۲۱-۴ قانون حمل‌ونقل مقرر می‌دارد که در صورت تقصیر مشترک، مسئولیت هر یک از طرفین متناسب با شدت تقصیرهای ارتکابی است و اگر میزان این تناسب قابل تعیین نباشد یا تقصیرها معادل تشخیص داده شوند، مسئولیت به‌طور مساوی تقسیم می‌شود. این رویکرد، که در کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (RIPAM) نیز منعکس شده، از یک سو به عدالت توزیعی نزدیک‌تر است و از سوی دیگر، پیچیدگی‌های اثباتی جدیدی پدید می‌آورد؛ زیرا تعیین «درجه تقصیر» خود نیازمند معیارهایی است که در حقوق دریایی به‌طور دقیق تعریف نشده و غالبا به تشخیص قاضی واگذار شده است. در حقوق ایران، اگرچه ماده ۱۶۷ قانون دریایی اصل را بر عدم تحمیل مسئولیت بدون اثبات تقصیر قرار داده، اما ماده ۵۵ همان قانون در مورد مسئولیت متصدی باربری، تقصیر را مفروض دانسته است. این تفاوت آشکار میان معیار تصادم و معیار مسئولیت کالا، نشان‌دهنده تمایز کارکردی تقصیر در انواع مختلف دعاوی دریایی است. در تصادم، دادگاه با دو یا چند طرف مواجه است که هر یک می‌کوشد تقصیر دیگری را اثبات کند؛ در حالی که در دعاوی مربوط به کالا، معمولا یک طرف ضعیف‌تر (صاحب کالا) در برابر یک طرف قوی‌تر (متصدی حمل) قرار دارد و قانونگذار با نفع



طرف ضعیف، بار اثبات را جابه‌جا کرده است. رویه قضایی ایران و فرانسه نشان می‌دهد که در حمل‌ونقل دریایی، مبنای مسئولیت از نظریه تعهد ایمنی به نظریه تقصیر تغییر یافته، اما برای رعایت حال صاحب کالا، تقصیر مفروض تلقی می‌شود و متصدی برای رهایی از مسئولیت باید سعی و مراقبت کافی خود را اثبات کند. یکی دیگر از تحولات مهم در این حوزه، ظهور مفهوم «تقصیر ناوبری» و رابطه آن با مسئولیت مالک است. در قواعد لاهه، خطای ناوبری را خطایی در اداره کشتی یکی از علل معافیت متصدی حمل محسوب می‌شد. اما در قواعد هامبورگ و روتردام، این معافیت به تدریج محدود شد و مسئولیت متصدی در قبال خطای خدمه، حتی در ناوبری، به رسمیت شناخته شد. این تحول نشان‌دهنده آن است که مفهوم تقصیر در حقوق دریایی، برخلاف حقوق مدنی سنتی، نه تنها به رفتار شخص مسئول بلکه به توزیع خطر میان طرفین قرارداد نیز مربوط می‌شود. با این حال، ظهور کشتی‌های خودران و سیستم‌های هدایت خودکار، چالش‌های تازه‌ای را پیش روی نظریه تقصیر قرار داده است. پرسش این است که وقتی حادثه ناشی از خطای الگوریتم یا نقص نرم‌افزار باشد، تقصیر به چه کسی منتسب می‌شود؟ آیا مالک کشتی مسئول است؟ سازنده نرم‌افزار؟ یا اپراتور سیستم؟ برخی حقوق‌دانان معتقدند اعمال مسئولیت مبتنی بر تقصیر در مورد مالک کشتی در چنین شرایطی ممکن است به یک مسئولیت سخت‌گیرانه منجر شود، زیرا تشخیص خطای نرم‌افزار برای مالک دشوار است. این تحول فناوریانه، اگرچه هنوز بر اصل تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت در تصادم تأثیر بنیادین نگذاشته، اما ضرورت بازنگری در معیارهای انتساب تقصیر را برجسته می‌سازد. به عبارت دیگر، تقصیر در تصادم کشتی‌ها از یک مفهوم ساده «خطای انسانی» به مفهومی پیچیده و چندلایه تبدیل شده که شامل خطاهای سیستمی، سازمانی و فناوریانه نیز می‌شود.

تقصیر در مسئولیت متصدی حمل: از فرض تقصیر تا معافیت‌های قراردادی

در قلمرو مسئولیت متصدی حمل دریایی در قبال کالا، مفهوم تقصیر به شکلی نظام‌مند با سازوکارهای فرض و اثبات درهم تنیده است. ماده ۵۵ قانون دریایی ایران، با تعدیل ماده ۲۸۶ قانون تجارت، مقرر می‌دارد که متصدی باربری برای معافیت از مسئولیت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی، باید اثبات کند که سعی و اهتمام کافی در آماده‌سازی کشتی، تأمین کارکنان و تجهیزات، و مواظبت از کالا مبدول داشته است. این ساختار حقوقی، که ریشه در کنوانسیون روترکسل ۱۹۲۳ (قواعد لاهه) دارد، نشان‌دهنده گذار از نظریه «تعهد ایمنی» به نظریه «تعهد به وسیله» است؛ متصدی تعهد می‌کند که نهایت مراقبت را به کار گیرد، اما نتیجه مطلوب را تضمین نمی‌کند. در حقوق فرانسه نیز، بند اول ماده ۲۷ قانون ۱۸ ژوئن ۱۹۶۶ مقرر می‌دارد که متصدی حمل در صورت اثبات انجام وظایف مقرر در ماده ۲۱ همان قانون – یعنی تعهد به مراقبت – از مسئولیت معاف است. این نظام، اگرچه در ظاهر مبتنی بر تقصیر است، اما در عمل به نفع متصدی حمل عمل می‌کند؛ زیرا اثبات «سعی و مراقبت کافی» بسیار آسان‌تر از اثبات «علت خارجی» است که در نظریه تعهد ایمنی لازم بود. به بیان دیگر، متصدی حمل می‌تواند با ارائه شواهدی از قبیل گزارش بازرسی فنی، گواهی ایمنی، و سابق آموزش‌سی خدمه، دادگاه را متقاعد کند که تقصیری بر تکتب نشده است. این در حالی است که در نظریه تعهد ایمنی، متصدی باید اثبات می‌کرد که حادثه ناشی از علتی خارجی و غیرقابل پیش‌بینی بوده است؛ امری که در عمل بسیار دشوار بود. با این حال، قواعد روتردام، رویکردی متوازن‌تر اتخاذ شده است: ابتدا صاحب کالا وقوع خسارت در دوره مسئولیت متصدی را نشان می‌دهد و سپس متصدی می‌تواند با اثبات علل معاف‌کننده یا نبود تقصیر از مسئولیت رهایی یابد. این ساختار دو مرحله‌ای، عملا فرض تقصیر را حفظ می‌کند اما امکان دفاع را برای متصدی فراهم می‌سازد. نکته مهم آن است که قواعد روتردام، فهرست علل معاف‌کننده به مراتب محدودتر از قواعد لاهه است و معافیت‌هایی چون خطای ناوبری و خطای در اداره کشتی حذف شده‌اند. این تحول نشان‌دهنده حرکت تدریجی حقوق دریایی به سمت مسئولیت سخت‌گیرانه‌تر برای متصدی حمل است. نکته حائز اهمیت آن است که در حقوق دریایی، شرط عدم مسئولیت و تحدید مسئولیت نمی‌تواند تقصیر عمدی یا نقض آگاهانه تعهد را پوشش دهد. همان‌گونه که در کنوانسیون تحدید مسئولیت ۱۹۷۶ مقرر شده، اگر اثبات شود که ضرر

ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی همراه با قصد ورود ضرر بوده یا از روی بی‌بروایی و با علم به احتمال ورود آن انجام شده، مسئول مستحق تحدید مسئولیت نخواهد بود. این استثناء، که به «تقصیر سنگین» یا «بی‌بروایی آگاهانه» معروف است، نشان‌دهنده آن است که نظام حقوق دریایی حتی در اوج حمایت از مالک، حدی اخلاقی برای این حمایت قائل است. با این حال، اثبات این نوع تقصیر بسیار دشوار است و به همین دلیل، در عمل به ندرت موفق می‌شود. زیان دیده باید اثبات کند که متصدی نه تنها مرتکب خطا شده، بلکه از وقوع خسارت آگاه بوده و یا حداقل احتمال آن را می‌داده است؛ امری که مستلزم دسترسی به اسناد داخلی متصدی و شهادت کارکنان اوست. یکی دیگر از جنبه‌های مهم تقصیر در مسئولیت متصدی حمل، تمایز میان «تقصیر تجاری» و «تقصیر ناوبری» است. تقصیر تجاری به خطاهایی اشاره دارد که به مدیریت کالا مربوط می‌شود؛ از قبیل بارگیری نامناسب، ابلرآلودی نادرست، یا تخلیه غیراصولی. تقصیر ناوبری به خطاهایی اشاره دارد که به هدایت کشتی مربوط می‌شود؛ از قبیل برخورد با صخره، انحراف از مسیر، یا عدم رعایت مقررات ایمنی دریایی در قواعد لاهه، متصدی حمل از مسئولیت ناشی از تقصیر ناوبری معاف بود، اما در قواعد هامبورگ و روتردام، این معافیت حذف شده و متصدی در قبال هر دو نوع تقصیر مسئول شناخته می‌شود. این تحول بازتاب‌دهنده تغییری بنیادین در نگرش حقوق دریایی به مفهوم تقصیر است: از تقصیری که تنها به رفتار شخصی متصدی مربوط می‌شد، به تقصیری که به کل سازمان حمل‌ونقل و زنجیره تأمین مربوط می‌شود.

تقصیر در آلودگی نفتی: گذار از تقصیر به مسئولیت مطلق شاید بارزترین نمونه افول نقش تقصیر در حقوق دریایی، حوزه مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی باشد. حادثه غرق شدن نفتکش توری کانپون در سال ۱۹۶۷ و خسارات گسترده زیست‌محیطی ناشی از آن، ضرورت ایجاد نظامی متفاوت از مسئولیت مبتنی بر تقصیر را آشکار ساخت. در نظام سنتی، اثبات تقصیر مالک کشتی برای زیان‌دیدگان که غالبا دولت‌های ساحلی و ماهیگیران بودند، کاری بسیار دشوار و پرهزینه بود؛ به ویژه آنکه عوامل متعددی از جمله خطای ناوبری، نقص فنی و شرایط جوی در وقوع حادثه دخیل بودند. علاوه بر این، زیان‌دیدگان غالبا در کشورهایی مستقر بودند که دسترسی به دادگاه‌های کشور مالک کشتی ابرایشان دشوار و پرهزینه بود. این عوامل، ضرورت ایجاد نظامی مبتنی بر مسئولیت مطلق را توجیه می‌کرد. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، که در پاسخ به این حادثه تدوین شد، نظامی مبتنی بر مسئولیت مطلق (strict liability) بنیان نهاد. بر اساس بند ۱ ماده ۱۳ این کنوانسیون، مالک کشتی در قبال تمام خسارات ناشی از آلودگی که در نتیجه حادثه از کشتی خارج شده، مسئول است؛ مگر آنکه اثبات کند خسارت ناشی از فعل جنگ، بن‌بده طبیعی استثنایی و اجتناب‌ناپذیر، یا اقدام عمدی شخص ثالث بوده است. این تحول بنیادین، تقصیر را از جایگاه عنصر اصلی مسئولیت به حاشیه راند و مسئولیت را بر پایه «خطر» و «وثاقی‌بای جبران» بنا نهاد. منطق پشت این تغییر آن بود که صنعت نفت که سود بشری‌اش از حمل‌ونقل دریایی می‌برد، باید هزینه‌های ناشی از خطرات ذاتی این فعالیت را نیز بر عهده گیرد، به بیان دیگر، مسئولیت مطلق در آلودگی نفتی، ابزاری برای «درونی‌سازی» هزینه‌های خارجی «صنعت نفت است. با این حال، حتی در این نظام مبتنی بر مسئولیت مطلق، مفهوم تقصیر به شکلی دیگر بازمی‌گردد؛ به عنوان معیاری برای سلب حق تحدید مسئولیت. ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۶۹ مقرر می‌دارد که مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را محدود کند، مگر آنکه زیان‌دیده اثبات کند که آلودگی ناشی از «تقصیر واقعی خود یا خنده‌او» بوده است. این استثناء، اگرچه در ظاهر تقصیر را به نظام بازمی‌گرداند، اما استانه اثبات آن چنان بالا است که در عمل به ندرت محقق می‌شود. در واقع، نظام آلودگی نفتی نشان می‌دهد که تقصیر از مبنای مسئولیت به معیاری برای «شکستن سقف تحدید» تنزل یافته است؛ تحولی که ماهیت آن را از یک عنصر ایجابی (برای اثبات مسئولیت) به یک عنصر سلبی (برای سلب حمایت) تغییر داده است. تحول بعدی در این حوزه، تصویب کنوانسیون ۱۹۹۲ و پروتکل‌های الحاقی آن بود که مسئولیت مطلق را به آلودگی ناشی از سوخت کشتی نیز گسترش داد. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی سوخت کشتی ۲۰۰۱ (Bunker Convention)، نظامی مشابه کنوانسیون ۱۹۹۹ برای آلودگی ناشی از سوخت ایجاد کرد. این تحولات نشان می‌دهد که جامعه بین‌المللی، حداقل در حوزه آلودگی دریایی، به‌طور قطعی از نظریه تقصیر فاصله گرفته و به سمت مسئولیت مطلق حرکت کرده است. با این حال، در کنوانسیون ۱۹۹۶ در مورد مسئولیت

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

جایگاه حقوقی تقصیر در حوادث دریایی

از اثبات خطای ناوبری تا تحدید مسئولیت مالک

و جبران خسارت در رابطه با حمل مواد خطرناک و سمی (HNS)، رویکردی ترکیبی اتخاذ شده است. مسئولیت مطلق برای برخی مواد و مسئولیت مبتنی بر تقصیر برای برخی دیگر.

تحولات معاصر و آینده تقصیر در حقوق دریایی
فراتر از سه حوزه کلاسیک فوق، تحولات معاصر نشان می‌دهد که مفهوم تقصیر در حقوق دریایی در حال بازتعریف است. یکی از مهم‌ترین این تحولات، ظهور مفهوم «تقصیر سازمانی» است. در حوادث دریایی بزرگ، غالبا تقصیر نه به یک فرد خاص، بلکه به نظام مدیریت ایمنی شرکت کشتیرانی منتسب می‌شود. کد بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code) که پس از حادثه کشتی هرالد آوفری اینترپرایز در سال ۱۹۸۷ تدوین شد، شرکت‌های کشتیرانی را ملزم به استقرار نظام مدیریت ایمنی می‌کند. نقض این کد می‌تواند به عنوان تقصیر سازمانی تلقی شود و مسئولیت شرکت را حتی در غیاب تقصیر فردی اثبات کند. این تحول، مفهوم تقصیر را به سطح فردی به سطح سازمانی ارتقا داده است. تحول دیگر، ظهور مفهوم «تقصیر زیبایی‌شناختی» یا «تقصیر اکولوژیک» است. با افزایش آگاهی‌های زیست‌محیطی، دادگاه‌ها به تدریج معیارهای سخت‌گیرانه‌تری برای ارزیابی رفتار مالکان و متصدیان کشتی اعمال می‌کنند. آنچه در گذشته به عنوان «سعی و مراقبت کافی» تلقی می‌شد، امروزه ممکن است به عنوان تقصیر شناخته شود؛ زیرا معیارهای ایمنی و زیست‌محیطی ارتقا یافته‌اند. این تحول نشان‌دهنده آن است که مفهوم تقصیر در حقوق دریایی، برخلاف حقوق مدنی سنتی، نه یک مفهوم ثابت بلکه مفهومی پویا و متاثر از تحولات اجتماعی و فناوریانه است. ظهور کشتی‌های خودران و سیستم‌های هوش مصنوعی در ناوبری، چالش بنیادین دیگری را پیش روی نظریه تقصیر قرار داده است. در سیستم‌های خودران، تصمیم‌گیری ناوبری به الگوریتم‌ها واگذار می‌شود و نقش انسان به نظارت کاهش می‌یابد. در چنین شرایطی، پرسش این است که تقصیر به چه کسی منتسب می‌شود: مالک کشتی، سازنده سیستم، برنامه‌نویس الگوریتم، یا اپراتور نظارتی؟ برخی حقوق‌دانان پیشنهاد کرده‌اند که در مورد سیستم‌های خودران، مسئولیت مطلق جایگزین مسئولیت مبتنی بر تقصیر شود؛ زیرا اثبات تقصیر در چنین سیستم‌هایی بسیار دشوار است. برخی دیگر معتقدند که باید مفهوم «تقصیر الگوریتمی» را به رسمیت شناخت و معیارهایی برای ارزیابی خطای الگوریتم تدوین کرد. این بحث‌ها نشان می‌دهد که تقصیر در حقوق دریایی، با وجود افول در برخی حوزه‌ها، همچنان مفهومی زنده و در حال تحول است.

جمع‌بندی مباحث

تقصیر در حقوق دریایی، مفهومی سیال و چندوجهی است که جایگاه آن بسته به نوع دعوا، طرفین درگیر و منافع مورد حمایت، به‌طور قابل توجهی متفاوت می‌شود. در تصادم کشتی‌ها، تقصیر هنوز عنصر اصلی مسئولیت است، هر چند با پیچیدگی‌های اثباتی ناشی از فرض تقصیر مشترک و ظهور فناوری‌های خودران مواجه است. در مسئولیت متصدی حمل، فرض تقصیر به نفع صاحب کالا، عملا بار اثبات را جابه‌جا کرده و متصدی را ملزم به اثبات بی‌تقصیری می‌کند. و در آلودگی نفتی، تقصیر از مبنای مسئولیت به معیاری برای تحدید یا سلب حق محدودسازی مسئولیت تنزل یافته است. این تحولات نشان می‌دهد که نظام حقوق دریایی، برخلاف آنچه در نگاه نخست به نظر می‌رسد، نظامی یکپارچه و مبتنی بر اصل تقصیر نیست؛ بلکه مجموعه‌ای از رژیم‌های حقوقی است که هر یک بر حسب ضرورت‌های عملی و توازن منافع، جایگاه متفاوتی برای تقصیر قائل شده‌اند. در یک جمع‌بندی کلی، می‌توان گفت تقصیر در حقوق دریایی از سه جهت دچار تحول شده است: نخست، از نظر مبنای آن که از تقصیر به عنوان تنها مبنای مسئولیت به مسئولیت مطلق در برخی حوزه‌ها حرکت کرده است. دوم، از نظر معیار؛ که از تقصیر فردی به تقصیر سازمانی و سیستمی گسترش یافته است. سوم، از نظر کارکرد؛ که از عنصر ایجابی اثبات مسئولیت به عنصر سلبی سلب حمایت (تحدید مسئولیت) تغییر یافته است. آینده این مفهوم نیز با چالش‌های فناوریانه – از جمله خودران‌سازی و هوش مصنوعی – و ضرورت‌های زیست‌محیطی گره خورده است؛ چالش‌هایی که ممکن است بار دیگر جایگاه تقصیر را در حقوق دریایی بازتعریف کنند. در این میان، آنچه مسلم است آن است که تقصیر، به‌رغم افول در برخی حوزه‌ها، همچنان یکی از مفاهیم کلیدی و زنده حقوق دریایی باقی خواهد ماند؛ مفهومی که هم‌بازتاب‌دهنده ارزش‌های اخلاقی جامعه است و هم ابزاری برای توزیع عادلانه خطرات و هزینه‌های فعالیت‌های دریایی.

قاب دوربین



فریاد عریزی - اقتصاد سرآمد

عکس: اصغر بشارتی