

Civil liability of classification institutions in Iranian law Looking at international court cases

Zahra Elyasi¹, Massoud Shirani✉², Dawood Nasiran³

Abstract

Field and Aims: Classification institutions play an important role in relation to the insurable nature of a ship. This issue is referred to as the private duty of rating agencies. Legal systems have a different approach to the issue of civil liability in the above issue. On this basis, in this research, we will examine the issue of what is the position of the civil responsibility of classification institutions in Iranian law and international conventions?

Method: This research was carried out in terms of practical purpose and in terms of gathering information by documentary method and through the study of valid laws and sources, and the obtained information was analyzed in a descriptive-analytical manner.

Finding and Conclusion: Those who believe that there is no civil responsibility for the classification institutions believe that the institutions only have the duty to provide advice and suggestions and have no guarantee for their performance, and the duty of the institutions is only to provide standards according to legal and international standards, and their compliance is also It is the owner's responsibility. But on the opposite point, the legal systems that gave absolute civil responsibility to institutions considered the duty of said institutions to be more than giving advice, and according to the contractual relationship that exists for institutions, they are like standardization organizations that have the duty of instilling rules and regulations between They know the international rules of work safety at sea and environmental protection. In Iran's domestic laws, there is no single and specific law and judicial procedure in this field, but relying on the existing contracts between the classification institutes, we find out that both parties, the ship owners and the institutes, are responsible in the contract. Institutions are responsible for inspecting and issuing approvals, and owners are responsible for providing reports on the ship's condition. Therefore, it can be said that in addition to the absolute responsibility for the ship owners, there is also a relative responsibility for the classification institutes.

Keywords: classification institutions, civil liability, absolute liability, safety certificates, judicial procedure.

*Citation (APA): eliasy, Z., shirani, M., & nassiran, D. (2023). Civil liability of classification institutions in Iranian law Looking at international court cases. *International Legal Research*, 16 (59), 165- 190.

https://alr.ctb.iau.ir/article_701448.html

1. Department of Law, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran.

Email: elyasy@gmail.com

2. Department of Law, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran. (Author).

Email: Masoudshirani19@gmail.com

3. Department of Law, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran.

Email: dawoodnassiran@yahoo.com





Introduction

Undoubtedly, improving the safety level of vessels and safe navigation is considered a main need. This matter is pursued in the macro dimension by governments, which includes administrative services and legal experts, and in addition, it is under public supervision, and governments use it according to their needs and in line with national and international safety standards. The administrative and executive institutions did not pursue the above matters based on financial principles, or even if they did, their goal was not simply to increase profits. Rather, it is simply the avoidance of loss. In order to deal with inefficiencies in the public administration sector and to save costs, most countries have delegated a significant part of their tasks to the private sector, for example, "classification institutions", which is one of them, is responsible for extensive tasks. Classification institutions are independent legal entities that are employed by the owner of the ship that is to be classified and approved in exchange for a certain amount. Classification institutions are responsible for issuing classification certificates. In developed countries, classification institutions monitor and evaluate the construction of a vessel from the beginning of the contract until its final delivery, and after its delivery to the owner, this monitoring and evaluation continues in the form of new contracts. This supervision includes the review of the architectural and structural plans of vessels, materials and materials required, progress or delay in the construction process, mechanical and electrical equipment, saving raw materials and discharging waste materials, as well as monitoring the quality of sea trials. After these inspections, the classification institutes will grant the certificates related to the class of the vessel to the owner and assure the contracting party that the vessel is in accordance with the technical standards and has complied with the relevant regulations. Considering that these certificates guarantee that a classified ship is suitable for the intended use, therefore important departments and actors in the maritime industry need such certificates (Laguni 1, 2007: 43-50). In this way, classification institutions play an important role in relation to the insurability of a ship (Baggins 2, 2005: 487). In addition to the ship owners and the buyers of the vessels, the operators of marine insurance policies, cargo owners and charterers use the classification certificates before using the intended ship in order to provide the necessary financial coverage. Such a certificate allows them to have a reasonable assumption about the possible conditions and dangers that threaten their ship, without having to personally inspect their ship. which is called the private task of rating institutions. Gradually, this private task of classification institutions was expanded to cover more general tasks. Today, these institutions are responsible for the implementation and enforcement of international maritime security standards (Baggins, 2005: 488). Subsequently, the act of a classification institution acting on behalf of a flag-owning country is concluded under two contracts. The first contract is with the flag-owning country itself, which includes "an agreement to delegate authority" and the second contract is with the ship owner to carry out mandatory legal inspections (Laguni, 2007: 55-53). Classification institutions have agreements with shipbuilders and vessel owners, which these contracts are considered confidential. However, the services provided by classification institutions may differ based on the requirements of the applicants (shipbuilding companies and vessel owners). This is the reason that should draw our attention to most of these agreements. Usually, the activity of a classification society for a particular vessel begins after the final agreement is made with a shipbuilding company that intends to build the vessel on behalf of a third party. According to this agreement, classification institutions are obliged to review the design and construction plans of the vessel, inspect the site of the shipyard, control the performance of contractor experts, quality control of materials and materials, supervise the construction of the vessel and sea trials, and finally, if all of the above are in accordance with the regulations and standards If the vessel complies, the corresponding certificate class will be granted to that vessel. The



International Association of Scientific Ratings¹ has harmonized some of these rules, which are applied by its member experts of this organization. The said evaluations, although they may be based on trust and thanks to the expertise and experience of the rating agencies, the qualitative criteria required for its identification and accreditation, and hence the increased professional credibility, are nothing more than an independent opinion about the newly built ship. Is. These evaluations may be done according to the expertise of rating institutions, checking their quality criteria and accreditation, so the professional credit of these institutions is nothing more than an independent opinion about newly built vessel. As soon as the ship owner receives his vessel from the shipyard, the contractual relationship linking the shipyard to the classification society ends. At this stage, the vessel owner enters into a contract with a classification society that usually oversees the shipbuilding process. In this order, the classification institute undertakes to check the vessel based on its standards (technical laws and maritime standards) and also to control the matters related to the safety of the vessels. Based on this, the classification institutes are required to inspect the vessel and issue the safety certificate after ensuring compliance with the regulations, and if they are not authorized to issue the certificate, they should not grant the vessel safety certificate, although the owner of the vessel may request a related safety certificate. obtained from the competent government authorities. Also, if the topic of buying a second-hand boat is on the agenda, the buyer may want to check the boat's other classification institute. In such a case, the vessel owner must conclude a contract with the new classification institute and complete all the necessary inspections in order to obtain the ship's class, as well as perform all expert opinions to maintain the said class. It should be noted that when a vessel is placed under a class by a recognized international classification society, this class is usually accepted. However, apart from the general agreements of floating owners, as well as special agreements for the provision of special services by classification institutions, (this topic) does not include and do not cover general classification. The most important of them are: the agreement to carry out special inspections of vessels with the aim of investigating the cause and extent of damages and failures in the vessel or issuing certificates related to the class of vessels, which is done at the request of the owner of the vessels.

In addition to the design and construction period of the vessel, the classification process also extends beyond this period and includes the maintenance and repair procedures of the vessel. Classification societies have developed a comprehensive procedure for post-construction inspections that their inspectors carry out. According to the classification regulations, any damage or change in the hull, machinery and equipment of the vessel that affects or may affect the classification must be reported to the classification institute through the owner of the vessel as soon as possible (Shabani Jahormi, 2020: 430). In general, the agreement between rating agencies, floating owners and other contracting parties is based on the principle of freedom in contract. However, the obligations in it usually allow these agreements to be classified under a special contract or another contract if necessary. Despite the existence of agreements that have more or less similar contents and cases, there are different opinions in the field of international law and mutual obligations.

Based on this, the classification institutes may also have contractual responsibility, in such a way that the classification institute issues a classification certificate for the ship or any of the components and machinery after conducting the inspection. After the certificate is issued, it becomes clear that the vessel or machinery lacked the necessary standards. Since the incorrect and defective performance of the contract is the non-performance of the contract and the obligor is responsible for compensating the creditor's damages, in all cases it is up to the creditor (plaintiff) to prove the contrary of appearance and he must prove that what was done is different from the contractual intention (Katouzian, 2010: 160).



Therefore, it is necessary for the owner of the vessel to prove the incompleteness of the contract. In this context, the benchmark refers to the conventional and therefore it is a kind of benchmark (Elsan, 2009: 55).

Conclusion

Classification societies play an important role in a ship's insurability. This issue is referred to as the private task of rating institutions. The scope of this private duty has gradually expanded to cover more general duties. As a result, these institutions became responsible for the implementation of international maritime security standards. Some legal systems, such as France and Belgium, believe in the absence of civil responsibility, and some believe in absolute civil responsibility. Those who believe that there is no civil liability for classification institutions believe that the institutions only have the duty to provide advice and suggestions and have no guarantee for their performance, and in fact the duty of preserving and maintaining the ship is the responsibility of the owner of this ship. There is no requirement for rating institutions, and the duty of the institutions is only to provide standards according to legal and international standards, and compliance with them is also the responsibility of the owner, but on the opposite point of the legal systems that gave absolute civil responsibility to the rating institutions, the duty of said institutions is exceeded. They knew about giving advice and according to the contractual relationship that exists for institutions, they consider them to be the same as standardization organizations that have the duty of inducing international laws and regulations, including work safety laws at sea and environmental protection. Among them, there are countries that expressed a third point of view, explaining that in addition to the ship owners, they also assigned responsibility to the classification institutes, and they believe that if the classification institutes are aware of the ship's defects and at the same time approve this ship with the appropriate The activities of the institutions have contradictions and to prevent their duties from becoming less important, we should assume responsibility for their actions, but there is no single and specific law and judicial procedure in this field in Iran's domestic law, but relying on the existing contracts between the classification institutions, we find out that In the contract, both parties, ship owners and institutions, are responsible. Institutions are responsible for inspecting and issuing approvals, and owners are responsible for providing reports on the ship's condition. Therefore, it can be said that in addition to absolute responsibility for ship owners, there is also relative responsibility for classification institutions. Looking at the court cases and the establishment of laws related to the civil liability of classification institutions, we see some developments around this issue. In the past, classification societies have had civil liability against both shipowners and third parties. But the recent decisions in this regard show that when these institutions are operating under the title of institutions recognized by the flag-owning countries, they can benefit from sovereign immunity. Classification institutions enjoy legal immunity even when they operate in accordance with their private duty and provide services under their contract according to the relevant classification contract. In this article, international and transnational laws related to classification institutions are also discussed. As a result, regulatory changes have occurred at the international level. However, none of the existing international and transnational laws address the issue of civil liability of classification societies in their private role towards the ship owner (contractual) or third parties (supra-contractual).

References

- Abdel Naby, Hussein; Maboruk, Aly contro RINA s.p.a. (1995). Tribunal Di Genova, Cargill, Inc. Bureau Veritas.

- Alcantara, J.M. (2008). Shipbuilding and classification of ships. Liability towards third parties. Zbornik PFZ, (58)1-2, 135-145.
<https://hrcak.srce.hr/file/32049>
- Antapassis, A. (2007). Liability of Classification Societies. Electronic Journal of Comparative Law, (11)3, 22-113. <https://hrcak.srce.hr/file/32049>
- Benjamin W. Yancey, Terribery, Carroll, Yancey & Farrell, New Orleans, La. (1973). Steamship Mut. Underwriting Ass'n v. Bureau Veritas. United States District Court, E. D. Louisiana.
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/380/482/1457914/>
- Begiens, J. & L, Pulido. (2005). The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues. Maritime Law & Commerce, (36)4, 487-543. <https://www.proquest.com/docview/197288457>
- Block, S. (2003). No Class Act: A Bad Survey Lands a Classification Society in Hot Waters. Forwarderlaw Library.
- Boisson, P. (1994). Classification Societies and Safety at Sea: Back to Basics to Prepare For the Future. Marine Policy, (18)5, 363-377.
[https://doi.org/10.1016/0308-597X\(94\)90033-7](https://doi.org/10.1016/0308-597X(94)90033-7)
- Brian D. Starer, Steven A. Candito. (1992). Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping. Justia > US Law.
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/799/363/1379322/>
- Daniel, B.D. (2007). Potential Liability of Classification Societies to Non-Contracting Parties, in University of San Francisco. Maritime Law Journal, (19), 233-243.
https://scholar.google.com/scholar?cluster=4631852860193825860&hl=en&as_sdt=2005&sciold=0,5
- De Bruyne, J, C. Vanleenhove. (2014). An EU Perspective on the Liability of Classification Societies: Selected Current Issues and Private International Law Aspects. International Maritime Law, (20), 103-120.
<https://biblio.ugent.be/publication/5671951>
- De Bruyne, J. (2014). Liability of Classification Societies: Cases, Challenges, and Future Perspectives. Maritime Law & Commerce, (45)2, 181-232.
<https://cdn.manaraa.com/books/Liability%20of%20Classification%20Societies%20Cases%20Challenges%20and%20Future%20Perspectives.pdf>
- De Bruyne, J. (2014). De aansprakelijkheid van classificatiemaatschappijen in België en enkele (recente) ontwikkelingen en pijnpunten vanuit een rechtsvergelijkend perspectief. Tijdschrift Vervoer & Recht, 83-91.
<https://biblio.ugent.be/publication/5952959>
- Dune, H. & Beroep, A. (2013). Nieuw Juridisch Weekblad. Mechelen by Kluwer, 659 - 660.
<https://lib.ugent.be/en/catalog/ser01:000789415>
- Dune, Rechtbank van Koophandel Antwerpen. (2006). /02/04109 (unpublished).
- Bugra, A. (2010). ABS held not liable to Spain by US Court. Shipping and Trade Law, (10)7, 1-3.
<https://eprints.soton.ac.uk/162695/>
- Erika, T. (2008). de Grande Instance Paris. Springer International Publishing.
- Erika, T. (2010). Cour d'Appel Paris. Conseil General de la vendee, (4)11, 1-156.
https://actu.dalloz-etuudiant.fr/fileadmin/actualites/pdfs/MARS_2014/Erika_CA_Paris_30_mars_2010.pdf
- Erika, T. (2012). Court of Cassation, Criminal. Criminal Division, newsletter, (10)82.
<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000026430035>
- Elsan, Mustafa. (2010). The concept of fault in contractual and coercive liability. Fiqh and Islamic Law Research, (21), 58-33.
- Ferrero, M. (2010). Press Conference on Al Salam Boccaccio 98 shipwreck. Ufficio Stampa & Comunicazione.
- Foley, V.J & Nolan, C.R. (2008). The Erika Judgment-Environmental Liability and Places of Refuge: a Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community must Heed. Tulane Maritime Law Journal, (33)41, 42-77.
<https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2008/12/the-ierikai-judgment--environmental-liability-and>
- Galiano, E. (2003-2004). In the Wake of the PRESTIGE Disaster: Is an Earlier Phase-out of Single-Hulled Oil Tankers the Answer. Tulane Maritime Law Journal, (28), 113-132.
<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar28&div=9&id=&page=>
- Honka, H. (1994). The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies. Tulane Maritime Law Journal, (19), 2-33.
<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar19&div=6&id=&page>



- Salemi, Nasser (2006). The role of classification institutions in the development of construction technology. The coordination conference of maritime bodies of the country.
- Shabani Jahormi, Farideh; Shabani Jahrami, Farid. (2020). Comparative study of the civil responsibility of classification institutions in the laws of England, America, and Iran. *Private Law (Tehran University)*, 17(2), 452-427.
- Katouzian, Nasser. (2001). *General rules of contracts*. Third edition. Sahami Enteshar company.
- Katouzian, Nasser. (2011). *General rules of contracts*. Tehran: Mizan.
- Mateen Daftari, Ahmad. (2008). The evolution of maritime international law, from Gracios to the Geneva Conference. A treasure of knowledge.
- Khee-jin Tan, A. (2005). *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*. Cambridge University Press.
- Knight, P.R., Foster C. (2012). Second Circuit Addresses the Tort Liability of Classification Societies to Third Parties in *Reino de España v. ABS*. *Robinson & Cole Update Environmental & Maritime*.
- Miller, M.A. (1997). Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law. *Tulane Maritime Law Journal*, 1-51.
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Machale-E-Millerfrom-the-Perspective-of-US-Law-22-Tul-Mar-L-J-75-1997.pdf>
- Moizo, A. (2012). RINA will be tried in Panama for the Boccaccio. in *Ship2shore*.
- Ndende, M. (2012). Pollution marine par hydrocarbures (Affaire de l'Erika). *Revue de droit des transports*.
- O'Brien, D.L. (1995). The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States law. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 1 – 19.
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Vaughan-The-Liability-of-Classification-Societies-UCT-LLM.pdf>
- Özcayir, O.Z. (2000). The Erika and its Aftermath. *International Maritime Law*.
- Siccardi, F. (2013). Immunity from jurisdiction are CS entitled to it (a) as Recognized Organizations acting for flag states (b) when performing class services, in *LSLC, London Shipping Law Center. Classification Societies Regulatory Regime and Current issues on Liability*, (21), 41 – 44.
https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=Immunity+from+jurisdiction+are+CS+entitled+to+it+%28a%29+as+Recognized+Organizations+acting+for
- Stevens, F. (2013). *Revue de Droit Commercial Belge. Tijdschrift voor Belgisch Handelsrecht*.
- Van Den Dool, M.G. & Van Der Vlies, J.F. (2008). Liability of classification societies before and after the Erika-verdict. *Tijdschrift Vervoer en Recht*, (3), 91 – 100.
<https://www.recht.nl/vakliteratuur/ie/aflevering/9670/tijdschrift-vervoer-recht/2008/3/>
- Van Valckenborgh, L. (2011). De kwalificatie van een verbintenis als resultaats-of middelenverbintenis. *Tijdschrift voor belgisch burgerlijk recht*, (5), 222-231.
<https://biblio.ugent.be/publication/4083816>
- Wene, J. (2005). European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and the Prestige Incidents. *Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal*, (19), 56-73.
<http://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2005/4.pdf>
- William A. W; Walter A. H. (1972). *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*. United States District Court, S. D. New York.
- Wiswall, F.L. (1994). Report and Panel Discussion concerning the Joint Working Group on a Study of Issues re Classification Societies. *CMI Yearbook.Cases*.

مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق ایران با نگاهی به پرونده‌های قضایی بین‌المللی

زهرا الیاسی^۱، مسعود شیرانی^۲، داوود نصیران^۳

چکیده

زمینه و هدف: مؤسسات رده‌بندی نقش مهمی را در ارتباط با قابل بیمه بودن یک کشتی ایفاء می‌کنند. این موضوع به عنوان وظیفه خصوصی مؤسسات رده‌بندی یاد می‌شود. نظام‌های حقوقی به مسئله مسئولیت مدنی در موضوع فوق رویکردی متفاوت دارند. بر این مبنا در این پژوهش به بررسی این مسئله می‌پردازیم که مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق ایران و مقررات بین‌المللی از چه جایگاهی برخوردار است؟
روش: این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و به لحاظ گردآوری اطلاعات به روش اسنادی و از طریق مطالعه قوانین و منابع معتبر انجام شده و اطلاعات به دست آمده به صورت توصیفی-تحلیلی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

یافته‌ها و نتایج: قائلین به عدم مسئولیت مدنی برای مؤسسات رده‌بندی معتقدند که مؤسسات فقط وظیفه ارائه مشاوره و پیشنهادات را دارند و در قبال عملکردشان هیچ ضمانتی ندارد و وظیفه مؤسسات صرفاً ارائه استانداردها طبق ضوابط قانونی و بین‌المللی است و رعایت آن نیز بر عهده مالک آن می‌باشد. اما در نقطه مقابل نظام‌های حقوقی که قائل به مسئولیت مدنی مطلق برای مؤسسات رده‌بندی شدند وظیفه مؤسسات مزبور را فراتر از اعطای مشاوره دانستند و با توجه به رابطه قراردادی 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 زیست‌محیطی می‌دانند. در حقوق داخلی ایران قانون و رویه قضایی واحدی و خاصی در این زمینه وجود ندارد اما با تکیه به قراردادهای موجود میان مؤسسات رده‌بندی این نکته را درمی‌یابیم که در قرارداد هر دو طرف یعنی مالکان کشتی و مؤسسات مسئولیت دارند. مؤسسات وظیفه بازرسی و صدور تأییدیه‌ها را دارند و مالکان وظیفه ارائه گزارش از وضعیت کشتی را دارند. بنابراین می‌توان گفت در کنار مسئولیت مطلق برای مالکان کشتی، مسئولیت نسبی هم برای مؤسسات رده‌بندی وجود دارد.

کلیدواژه‌ها: مؤسسات رده‌بندی، مسئولیت مدنی، مسئولیت مطلق، گواهینامه‌های ایمنی، رویه قضایی.

*استاددهی (APA): الیاسی، زهرا، شیرانی، مسعود، نصیران نجف آبادی، داوود. (۱۴۰۲) مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق ایران با نگاهی به پرونده‌های قضایی بین‌المللی. تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ۱۶(۵۹)، ۱۹۰-۱۶۵.

https://alr.ctb.iau.ir/article_701448.html

۱. گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران. رایانامه: eliasy@gmail.com

۲. گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران. (نویسنده مسئول).

رایانامه: Masoudshirani19@gmail.com

۳. گروه حقوق، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران. رایانامه: dawoodnassiran@yahoo.com

مقدمه

بی تردید ارتقا سطح ایمنی شناورها و ناوبری ایمن، یک نیاز اصلی به شمار می‌رود. این امر در بعد کلان و توسط دولت‌ها پیگیری می‌شود که شامل بخش خدمات اداری و کارشناسان حقوقی بوده و علاوه بر این تحت نظارت همگانی قرار دارد و دولت‌ها برحسب نیاز خود و در راستای استانداردهای ایمنی ملی و بین‌المللی از آن بهره می‌برند. نهادهای اداری و اجرایی، موارد فوق را براساس مبانی مالی پیگیری نکرده و یا حتی اگر این کار را انجام دهند، هدفشان صرفاً افزایش سود نبوده است. بلکه صرفاً اجتناب از زیان است. به منظور مقابله با نارسایی‌ها در بخش مدیریت دولتی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها، اکثر کشورها بخش قابل توجهی از وظایف خود را به بخش خصوصی تفویض کرده‌اند، به عنوان مثال "مؤسسات رده‌بندی"، یکی از آن‌ها بوده که وظایف گسترده‌ای را به عهده دارد. مؤسسات رده‌بندی اشخاص حقوقی مستقلی هستند که در ازای پرداخت مبلغ معینی، از سوی مالک کشتی که قرار است مورد رده‌بندی و تأیید واقع شود، بکار گرفته می‌شوند. مؤسسات رده‌بندی مسئولیت صدور گواهینامه‌های رده‌بندی را دارند. در کشورهای توسعه‌یافته، مؤسسات رده‌بندی ساخت یک شناور را از ابتدای انعقاد قرارداد تا هنگام تحویل قطعی آن، نظارت و ارزیابی نموده و پس از تحویل آن به مالک، این نظارت و ارزیابی در قالب قراردادهایی جدید ادامه پیدا می‌کند. این نظارت شامل بررسی طرح‌های معماری و سازه شناورها، مواد و مصالح مورد نیاز، پیشرفت یا تأخیر در فرآیند ساخت‌وساز، تجهیزات مکانیکی و الکتریکی، صرفه‌جویی در مواد اولیه و تخلیه مواد زائد و همچنین نظارت بر کیفیت آزمایش‌های دریایی است. پس از این بررسی‌ها، مؤسسات رده‌بندی، گواهینامه‌های مربوط به کلاس شناور به مالک اعطا کرده و به طرف متعاقد اطمینان می‌دهد که این شناور، مطابق استانداردهای فنی بوده و مقررات مربوطه را رعایت نموده است.

با توجه به اینکه این گواهینامه‌ها تضمین می‌کنند که یک کشتی رده‌بندی شده برای استفاده موردنظر مناسب است، لذا بخش‌های مهم و فعالان حاضر در صنعت دریانوردی به این قبیل گواهینامه‌ها نیازمند هستند (لاگونی^۱، ۲۰۰۷: ۵۰-۴۳)؛ به این ترتیب، مؤسسات رده‌بندی نقش مهمی را در ارتباط با قابل بیمه بودن یک کشتی ایفاء می‌کنند (بگینز^۲، ۲۰۰۵: ۴۸۷). علاوه بر مالکان کشتی و خریداران شناورها، متصدیان صدور بیمه‌نامه‌های دریانوردی، صاحبان بار و چارترکننده‌ها پیش از به‌کارگیری کشتی موردنظر باهدف تأمین پوشش‌های مالی لازم، از گواهینامه‌های رده‌بندی بهره‌برداری می‌کنند. یک چنین گواهینامه‌ای به آن‌ها این امکان را می‌دهد تا بدون بررسی فردی کشتی‌شان، در مورد شرایط و خطرات احتمالی که آن را تهدید می‌کند یک پیش‌فرض منطقی را در اختیار داشته باشند. که اصطلاحاً به آن وظیفه خصوصی مؤسسات

1. LAGONI
2. BEGINES

رده‌بندی گفته می‌شود. به تدریج این وظیفه خصوصی مؤسسات رده‌بندی گسترش یافت تا وظایف عام‌تری را تحت پوشش قرار دهد. امروزه این مؤسسات مسئول پیاده‌سازی و اجرای استانداردهای بین‌المللی امنیت دریانوردی هستند (بگینز، ۲۰۰۵: ۴۸۸). متعاقباً، عمل یک موسسه رده‌بندی که از طرف یک کشور صاحب پرچم ایفای نقش می‌کند، تحت دو قرارداد منعقد می‌گردد. قرارداد نخست با خود کشور صاحب پرچم، که شامل «یک توافق برای تفویض اختیارات» است و قرارداد دوم با مالک کشتی برای انجام بررسی‌های قانونی اجباری، است (لاگونی، ۲۰۰۷: ۵۳-۵۵). مؤسسات رده‌بندی با کشتی‌سازان و مالکان شناورها، دارای توافقنامه‌هایی هستند که این قراردادها، محرمانه محسوب می‌شوند با این حال، خدمات ارائه شده توسط مؤسسات رده‌بندی براساس شرایط متقاضیان (شرکت‌های کشتی‌سازی و مالکان شناورها) ممکن است متفاوت باشد. این خود دلیلی است که باید توجه ما را به اکثر این توافقات جلب کند. معمولاً فعالیت یک موسسه رده‌بندی در مورد یک شناور خاص، بعد انجام توافق نهایی با یک شرکت کشتی‌ساز که قصد دارد شناور را به نمایندگی از شخص ثالث بسازد، شروع می‌شود. طبق این توافقنامه، مؤسسات رده‌بندی موظف به بررسی نقشه‌های طراحی و ساخت شناور، بازرسی محل کارخانه کشتی‌سازی، کنترل عملکرد کارشناسان پیمانکار، بررسی کیفی مواد و مصالح، نظارت بر ساخت شناور و آزمایش‌های دریایی و در نهایت، اگر کلیه موارد فوق با آیین‌نامه و استانداردهای دریایی مطابقت داشت، به آن شناور، کلاس گواهینامه مربوطه اعطا می‌گردد.

انجمن بین‌المللی رتبه‌بندی علمی^۱ برخی از این قوانین را به صورت هماهنگ در آورده است که توسط اعضای آن کارشناسان این سازمان اعمال می‌شوند. ارزیابی‌های مذکور، گرچه ممکن است بر پایه اعتماد و به لطف تخصص و تجربه مؤسسات رده‌بندی صورت گیرد، معیارهای کیفی مورد نیاز برای شناسایی و اعتباربخشی آن، و از این رو، اعتبار حرفه‌ای افزایش یافته، چیزی بیش از یک نظر مستقل در مورد کشتی جدید ساخته نشده است. این ارزیابی‌ها، ممکن است با توجه به تخصص مؤسسات رده‌بندی، بررسی معیارهای کیفی و اعتباربخشی به آن‌ها صورت گیرد، لذا اعتبار حرفه‌ای این مؤسسات، چیزی بیش از یک نظر مستقل در مورد شناورهای جدید ساخته شده نیست. همان‌طور که مالک کشتی، شناور خود را از کارخانه کشتی‌سازی دریافت می‌کند، روابط قراردادی که کارخانه کشتی‌سازی را به موسسه رده‌بندی وصل می‌کند، نیز پایان می‌یابد. در این مرحله، مالک شناور قرارداد را با یک موسسه رده‌بندی که معمولاً نظارت بر مراحل کشتی‌سازی را انجام می‌دهد، منعقد می‌کند. به این ترتیب موسسه رده‌بندی، متعهد می‌شود که شناور را براساس موازین خود (قوانین فنی و استانداردهای دریایی) بررسی کرده و همچنین موارد مربوط به ایمنی شناورها را کنترل نماید.

1. International Association of Classification Societies (IACS)

بر این اساس، مؤسسات رده‌بندی موظف‌اند که شناور را بازرسی و پس از اطمینان از تطابق با مقررات، گواهینامه ایمنی را صادر نمایند و در صورتی که مجاز به صدور گواهینامه نباشند، نباید گواهینامه ایمنی شناور را اعطا نمایند، اگرچه مالک شناور ممکن است گواهینامه ایمنی مرتبط را از مقامات ذیصلاح دولتی به دست آورد. همچنین، در صورتی که موضوع، خرید یک شناور دست‌دوم، در دستور کار باشد، خریدار ممکن است مایل باشد تا موسسه رده‌بندی دیگری شناور را بررسی نماید. در چنین حالتی، مالک شناور باید قرارداد را با موسسه رده‌بندی جدید منعقد نموده و تمام بازرسی‌های ضروری را به منظور دریافت کلاس کشتی و همچنین انجام کلیه نظرات کارشناسی برای حفظ کلاس مذکور به انجام رساند. لازم به ذکر است که وقتی یک شناور، تحت یک کلاس توسط یک موسسه رده‌بندی بین‌المللی و شناخته‌شده قرار گیرد، این کلاس معمولاً پذیرفته می‌شود. اما با این وصف، (این موضوع) به غیر از موافقتنامه‌های عمومی مالکان شناور و همچنین موافقتنامه‌های خاص برای ارائه خدمات ویژه توسط مؤسسات رده‌بندی، طبقه‌بندی عمومی را شامل نشده و پوشش نمی‌دهند. مهمترین آن‌ها عبارت‌اند از: موافقتنامه انجام بازرسی‌های ویژه از شناورها باهدف بررسی علت و میزان آسیب‌دیدگی و خرابی‌ها در شناور و یا صدور گواهی‌نامه‌های مربوط به کلاس کشتی‌هاست که به درخواست مالک شناورها انجام می‌شود.

فرآیند رده‌بندی علاوه بر طراحی و دوره ساخت شناور به ماورای این دوره نیز گسترش می‌یابد و مراحل نگهداری و تعمیرات شناور را نیز در بر می‌گیرد. مؤسسات رده‌بندی روشی جامع برای بازرسی‌های بعد از ساخت ایجاد کرده‌اند که بازرسانشان آن را اجرا می‌کنند. مطابق مقررات رده‌بندی هرگونه 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 (شعبانی جهرمی، ۱۳۹۹: ۴۳۰).

به طور کلی، موافقتنامه بین مؤسسات رده‌بندی، مالکان شناور و سایر طرف‌های متعاقد، بر مبنای اصل آزادی در قرارداد است. با این حال، تعهدات موجود در آن، معمولاً این اجازه را می‌دهد که در صورت ضرورت این توافقنامه‌ها تحت قرارداد خاص و یا قرارداد دیگری طبقه‌بندی شود و قرار گیرد. به رغم وجود توافقنامه‌هایی که دارای مطالب و مواردی کم و بیش مشابه هستند، نظریات مختلفی در زمینه‌ی حقوق بین‌الملل و تعهدات متقابل وجود دارد.

بر این مبنای مؤسسات رده‌بندی ممکن است مسئولیت قراردادی نیز داشته باشند، بدین صورت که مؤسسه رده‌بندی پس از انجام داد 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). از این رو لازم است مالک شناور اقدام به اثبات ناقص قرارداد کند. معیار سنج در این زمینه رجوع به متعارف است و بنابراین معیاری نوعی است (السان، ۱۳۸۹: ۵۵).

۱. پرونده‌های قضایی و مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی

در حال حاضر پرونده‌های قضایی مختلفی در رابطه با مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در حقوق داخلی ایران و کشورهای خارجی وجود دارد که در ذیل به بررسی مقایسه‌ای آن‌ها خواهیم پرداخت.

۱-۱. بررسی مقایسه‌ای مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی

در این قسمت با نگاهی تطبیقی مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی را مورد ارزیابی قرار خواهیم داد چرا که تبیین این موضوع بسیار ضروری و سودمند است.

۱-۱-۱. مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق انگلستان

امروزه برای اینکه شناوری بتواند در بنادر و سواحل متعدد خودی یا بیگانه بین‌المللی تردد نماید بایستی تابع مقررات و قوانین خاص دریایی وضع شده جهانی و بین‌المللی قرار گیرد. بسیاری از این قوانین و مقررات تأثیرگذار بر مسائل فنی و تکنیک ساخت شناور می‌باشند که هر شناور در حال ساخت بایستی دارای حداقل این امکانات و مشخصات باشد. بر این اساس ممکن است به دلایل متعدد این امر محل مناقشه باشد که در نظام قضایی انگلستان به‌عنوان یکی از کشورهایی که قدیمی‌ترین قانون دریایی را دارد قابل ملاحظه است.

دادگاه انگلیس در زمینه‌ی پرونده نیکلاس. اچ که در مورد محکومیت نقض حقوق یک موسسه رده‌بندی، نسبت به شخص ثالث تشکیل شد تا وظایف خاصی را که جزو تعهدات و وظایف قراردادی یک موسسه رده‌بندی می‌باشد، را مشخص کند. همچنین مکلف است به سایر طرف‌های متعاقد در مورد هر گونه گسیختگی و گسستگی، و دیگر نقایص احتمالی شناور اطلاع دهد. چرا که این موسسه رده‌بندی است که تعیین می‌کند که آیا یک شناور مطابق با قوانین و استانداردهای پذیرفته شده توسط آن موسسه است یا خیر؟ به طور کلی این مؤسسات رده‌بندی هستند که باید نظر خود را در مورد این که آیا شناور مذکور همچنان بر قوانین مربوطه مطابقت دارد و یا خیر، و یا اینکه به تعمیرات احتیاج دارد و یا خیر، بیان نمایند. اگر موسسه رده‌بندی به دلیل اهمال و یا سهل‌انگاری نتواند از عهده وظایف خود به درستی برآید و یا از انجام تعهدات خود اجتناب کند، موضوع قبول مسئولیت در قالب نقض قرارداد مطرح می‌شود. البته مشخص

است که تحت این توافقنامه، موسسه رده‌بندی هیچ وظیفه‌ای ندارد تا قابلیت دریانوردی بازرگانی را تضمین کند. مطابق نص قانون، این "مالک شناور" است که باید قابلیت شناور در دریانوردی بازرگانی را تضمین نماید و نمی‌تواند تعهد خود را متوجه طرف دیگر، یعنی مؤسسات رده‌بندی کند.

مؤسسات رده‌بندی در انگلستان، تنها در صورتی که در حیطة یکی از وظایف مراقبتی خود در قبال اشخاص ثالث، (نظیر صاحبان بار) کوتاهی مرتکب شوند، دارای مسئولیت مدنی خواهند بود. یک موسسه رده‌بندی در صورتی دارای وظیفه مراقبتی است که سه شرط محقق شود: اول آنکه وقتی موسسه بتواند به طور منطقی پیش‌بینی کند که شخص ثالث خاصی به گواهی رده‌بندی آن نیازمند است. دوم؛ هنگامی که رابطه میان موسسه رده‌بندی و شخص ثالث به اندازه کافی نزدیک باشد که سبب ایجاد یک وظیفه مراقبتی در قبال او شود، و سوم؛ وقتی که یک وظیفه مراقبتی عادلانه، منصفانه و معقول باشد.^۱ برای نمونه، در مورد پرونده قضائی مارک ریچ، مجلس لرد تشخیص داد که اگر موسسه رده‌بند را دارای یک وظیفه مراقبتی در قبال صاحبان بار بدانیم، خلاف عدل و انصاف است.^۲ همچنین وجود یک وظیفه مراقبتی در مورد پرونده مورینگگ^۳ نیز رد شد چون به قدر کافی ارتباط نزدیکی بین زیان اقتصادی شخص ثالث و نقش موسسه رده‌بندی مربوطه وجود نداشت.^۴

۱-۲-۱. مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق آمریکا

همراه با توسعه و تغییراتی که براساس شرایط و نیاز جوامع بشری در قوانین و مقررات دریانوردی و صنایع و تجهیزات وابسته پیش می‌آید کارشناسان و متخصصان مؤسسات رده‌بندی نیز اعتبار سنجی شده و اصطلاحاً گریده بندی می‌گردند. این امر در همه کشورها دنیا از جمله ایالات متحده آمریکا اتفاق می‌افتد که کمک می‌نماید تا رده‌بندی به صورت تخصصی انجام پذیرد. دادگاه‌های ایالات متحده مکرر با دعاوی علیه مؤسسات رده‌بندی مواجه بوده‌اند، که این دعاوی یا توسط صاحبان کشتی‌ها (قراردادی)^۱ و یا توسط اشخاص ثالث (غیر قراردادی)

1. See for discussion on the liability of classification societies in England: C. FEEHAN, Liability of Classification Societies from the British Perspective: The Nicholas H, in Tulane Maritime Law Journal, 1998, 22, pp. 163 - 190; J. DE BRUYNE, op. cit., p. 203. See in general on tort law in England V. BERMINGHAM & C. BRENNAN, Tort Law, Oxford, 2012, pp. 43 - 107.

2. Marc Rich & Co. AG v Bishop Rock Marine Co. Limited, [1996] E.C.C. 120, 136-137 (first instance decision); Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co. Limited, [1993] E.C.C. 121 (decision on appeal); Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co Limited, [1994] 1 W.L.R. 1071 (decision by the House of Lords).

3. Morning Watch.

4. Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping (1991) E.C.C. 103 (first instance decision) ↗; Mariola Marine Corp. v. Lloyd's Register of Shipping (1990) 1 Lloyd's Rep. 547 (decision on appeal).

5. See for example: Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) affirmed in Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas, 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 in Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping, 7 F. 3d 1077 (2d Cir. 1993).

طرح شده‌اند. در رابطه با دعاوی مسئولیت مدنی شخص ثالث، در اغلب موارد، قانون سابق، مؤسسات رده‌بندی را به رفتار سهل‌انگارانه محکوم نموده است.^۱ شایان ذکر است؛ پیش از اینکه بتوان یک موسسه رده‌بندی را متوجه مسئولیت مدنی نمود، بایستی عنوان جرم اظهار نادرست سهل‌انگاری توسط موسسه رده‌بندی محقق گردد. این مورد به ندرت محقق می‌شود، خصوصاً به این دلیل که اشخاص ثالث اغلب نمی‌توانند به یک گواهی رده‌بندی استناد کنند.^۲ بلکه تنها افراد محدودی می‌توانند به جرم اظهار نادرست سهل‌انگاری استناد کنند. چرا که مؤسسات رده‌بندی اغلب از تمام جزئیات و دلایل سفارش دادن یک بررسی رده‌بندی مطلع نیستند. در نتیجه، آن‌ها بندرت چیزی را به طور نادرست به طرف زیان‌دیده اظهار می‌دارند با این حال، هر پرونده قضایی باید با در نظر گرفتن حقایق خاص خودش مورد ارزیابی قرار گیرد و وقوع مسئولیت مدنی شخص ثالث مؤسسات رده‌بندی در شرایط خاصی مورد تصور است. این حالت به ویژه در مواردی اتفاق می‌افتد که موسسه رده‌بندی با سهل‌انگاری و بی‌پروایی خدماتش را ارائه می‌دهد در حالی که طرف زیان‌دیده به آن به عنوان یک نهاد تأییدکننده مستقل، اعتماد دارد.^۳

۱-۲. مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در کشورهای صاحب قانون مدنی

نقش مؤسسات رده‌بندی در طول دوران استفاده شناور مؤثرتر و حساس‌تر از زمان ساخت شناور می‌باشد. بعد از ساخت شناور تحت کلاس مؤسسات رده‌بندی از ابتدای فعالیت تا پایان عمر شناور کارشناسان مؤسسات رده‌بندی با دستگاه در ارتباط بوده و در دوره‌های خاص براساس نیاز و یا درخواست مالک نسبت به بازدید و تمدید گواهینامه‌ها و کلاس شناور اقدام می‌نمایند و یا نسبت به انجام تعمیرات تغییرات و اصلاحات پیگیری می‌نمایند (سالمی، ۱۳۸۴: ۷). اهمیت این نقش منجر گردیده تا علاوه بر کشورهای خانواده کامن‌لا، کشورهای دیگری که در نظام حقوقی سیویل‌لا عضویت دارند هم این امر را در نظام حقوقی خود درج و دعاوی مرتبط با آن خصوصاً مسئولیت مدنی را پیگیری نمایند.

در نظام حقوقی فرانسه، تأکید شده که مؤسسات رده‌بندی نتیجه قطعی یا تکمیل کار ویژه‌ای را، به خصوص در حوزه دریانوردی و کشتیرانی، تضمین نمی‌کنند، بلکه صرفاً متعهد می‌شوند که خدمات تخصصی همانند: ارائه اطلاعات، مشاوره تخصصی، صدور گواهینامه‌ها، تطبیق امور بر

1. See for example: *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, 338 F. Supp. 999 (S.D.N.Y. 1972) affirmed in *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*, 478 F.2d 235 (2d Cir. 1973); *Steamship Mut. Underwriting Ass'n v. Bureau Veritas*, 380 F. Supp. 482 (E.D. La. 1973). See for discussion of the cases: N. LAGONI, op. cit., pp. 145-160; P. BOISSON, *Classification Society Liability: Maritime Law Principles must be Requested?*, in CMI Yearbook, 1994, p. 244.

2. See for example: *Cargill, Inc. v. Bureau Veritas*, 902 F. Supp. 49 (S.D.N.Y. 1995); In re *Eternity Shipping Ltd.*, 444 F.Supp.2d 347 (Md. 2006).

3. See for example: *Somarelf v. American Bureau of Shipping*, 704 F. Supp. 59 (D.N.J. 1989); *Otto Candies LLC v Nippon Kaiji Kyokai Corp.*, 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003); *Psarianos v. Standard Marine, Ltd*, 728 F. Supp. 438 (E.D. Tx. 1989). Also see the reasoning in *Cargill Inc. v. Veritas*, 902

مبنای مقررات توسط فرد مسئول و غیره را ارائه نماید. به این دلیل توافقنامه‌های مذکور به‌عنوان "توافقنامه خدمات مستقل" ارائه شده است. در صورت ضرورت مالک شناور می‌تواند موسسه رده‌بندی را متهم نماید که به تعهدات خود عمل نکرده و کوشش لازم برای تحقق موارد مندرج در توافقنامه به عمل نیاورده است. تا هنگامی که موسسه رده‌بندی، ضمانت نکند که تمام تلاش و ظرفیت خود را به کار گیرد، گواهی صادرشده از سوی آن، دلیل متقنی برای اثبات قابلیت دریاوردی شناور، محسوب نمی‌گردد بلکه تنها تائید می‌شود که بخشی از شناور که توسط موسسه رده‌بندی مورد بررسی قرار گرفته، در وضعیت مناسبی قرار دارد.

نظام حقوقی یونان نیز این مطلب را تائید می‌کند و معتقد است که مؤسسات رده‌بندی باید خدمات مستقلی ارائه داده و صرفاً تعلق به مالک شناور و یا هر طرف متعاقد دیگری ندارند. با این حال، ارائه چنین خدماتی، شامل تعهد برای جبران خسارت‌های وارده، نشده و به تنهایی نمی‌تواند شناور را مهیای دریاوردی کند. لذا هزینه‌هایی که توسط مؤسسات رده‌بندی مطالبه می‌شود، بابت ارائه خدمات است و نه انجام برخی از کارهای ویژه، نتیجه آن که تفاهم‌نامه مذکور به‌عنوان یک توافقنامه باز (نامحدود)^۱ بوده و برای ارائه خدمات مستقل که توسط قانون مدنی یونان به ویژه، مقررات مربوط به قرارداد کار و مکمل آن توسط کسانی که در برخورد با توافقنامه اختیاری اداره می‌شود رده‌بندی شده است. براساس نظام حقوقی یونان، می‌توان چنین استدلال کرد که مسئولیت مؤسسات رده‌بندی باید بر مبنای قابلیت و صلاحیت‌های فنی (بند ۸ قانون ۱۹۹۴/۲۲۵۱) و با هدف حفظ و ارتقا شاخص‌های مشتری‌مداری (حقوق متقاضیان) باشد. این مقررات با مسئولیت "ارائه‌دهنده" (مؤسسات رده‌بندی)^۲ و برای تعیین علت خسارت ناشی از خطای انسانی است و شرایطی فراهم می‌کند که خطای "ارائه‌دهنده خدمات"، پیش‌بینی شود. در نتیجه، فردی که دچار آسیب شده است، مسئولیت اثبات خسارت و مسئولیت اثبات رابطه خسارت با فعالیت "ارائه‌دهنده خدمات" را بر عهده دارد.

نحوه برخورد سیستم حقوقی آلمان با موارد فوق‌الذکر تفاوت داشته اما در تضاد کامل با آن نیست. دادگاه فدرال آلمان تنها یکبار و آن‌هم در پرونده‌ای در مورد توافق با یک موسسه رده‌بندی با موضوع نظارت بر ساخت بدنه یک شناور موضع گرفت.

به نظر می‌رسد حتی در متن سیستم حقوقی آلمان آمده است که گواهی و تائید مؤسسات رده‌بندی که تعهدات قراردادی خود را ذیل "موافقتنامه رده‌بندی" انجام می‌دهند و بخش‌هایی از شناور را مورد بازرسی و ارزیابی قرار داده و انطباق آن‌ها را با مقررات و آیین‌نامه‌های رده‌بندی کنترل می‌نمایند، اغلب، سند معتبری مبنی بر قابلیت دریاوردی شناورها محسوب نمی‌شود.

1. open- Ended
2. supplier of services



بنابراین، مسئولیت از مالک شناور و یا مدیر ارشد آن، مبنی بر مهیا ساختن شرایط کشتی و قابلیت دریانوردی آن بر اساس استانداردهای موجود، ساقط نمی‌شود.

دادگاه‌های بلژیک نیز مسئولیت مدنی قراردادی مؤسسات رده‌بندی را مورد رسیدگی قرار می‌دهند. در این راستا، تمایز میان تعهد به نتیجه و تعهد به وسیله، امری ضروری است. با این توضیح که چنانچه قرارداد واجد شرایط تعهد به نتیجه باشد، هرگاه نتیجه وعده داده شده توسط مؤسسات رده‌بندی محقق نشود، آن‌ها مرتکب به نقض «تعهد به نتیجه» خواهند شد، مگر در مواقعی که موسسه اثبات کند که دلیل وقوع عدم تحقق نتیجه، فورس ماژور بوده است. اما چنانچه قرارداد واجد شرایط تعهد به وسیله باشد، موسسه مربوطه تنها در صورتی دارای مسئولیت خواهد بود که صاحب کشتی ثابت نماید که موسسه مربوطه، مرتکب سهل‌انگاری شده و آنگونه که یک موسسه رده‌بندی معقول در شرایط مشابه عمل می‌کند، عمل نکرده است.^۱

اینک سؤال این است که آیا دادگاه‌های بلژیک تعهد به وسیله را ملاک قرار می‌دهند یا تعهد به نتیجه؟ در پاسخ باید گفت: طبق پرونده‌های قضایی موجود تحت قوانین بلژیک، مؤسسات رده‌بندی، صرفاً ملزم به اعمال مراقبت و دقت لازم (تعهد به وسیله) هستند.^۲ برای نمونه در مورد پرونده دان^۳، دادگاه اعلام کرد که موسسه رده‌بندی یونیتاس^۴ صرفاً موظف به رعایت دقت معمول بوده است، بدون اینکه لازم باشد ضرورتاً به نتیجه پیش‌بینی شده خاصی برسد. اصحاب دعوی چنین استدلال کرده‌اند که یونیتاس در انجام تعهدات قراردادی‌اش ناموفق عمل کرده است. دلیل این عملکرد ناموفق نه تنها عدم انجام تعمیر و نگهداری، بلکه انجام بررسی‌های سهل‌انگارانه و بدون دقت کافی از این کشتی بوده است. این گزارش نشان داد که بررسی مذکور دقیق نبوده، چون موسسه یونیتاس مقدمات لازم برای این امر را فراهم نیاورده است. دادگاه نیز اعلام کرد که عدم وجود این مقدمات به این مفهوم است که موسسه رده‌بندی مذکور از تمامی اقدامات منطقی موجود بهره نبرده و در نتیجه، مرتکب یک عمل توأم با سهل‌انگاری و بی‌پروایی در این‌باره شده است.^۵

1. See for example the case of the Rukie, Rechtsbank van Eerste Aanleg Dendermonde, January 11, 1973, Rechtspraak Haven van Antwerpen, 1973, p. 127.

2. The case of Dune, Rechtsbank van Koophandel Antwerpen, September 20, 2006, A/02/04109 (unpublished). The decision has been upheld by the Antwerp Court of Appeal. See in this regard: Hof van Beroep Antwerpen, February, 2013 Nieuw Juridisch Weekblad, 2013, pp. 659 - 660, with annotation by J. DE BRUYNE, "Aansprakelijkheid van classificatiemaatschappijen". See also the discussion in J. DE BRUYNE, op cit., pp. 201 - 202.

3. Dune

4. Unitas

5. See in this regard the case of the Spero, Hof van Beroep Antwerpen, February 14, 1995, Rechtspraak Haven van Antwerpen 1995, pp. 321 - 329 and the case of the Paula, Hof van Beroep Antwerpen, May 10, 1994, Rechtspraak Haven van Antwerpen, 1995, pp. 313 - 317. See also the discussion in J. DE BRUYNE, op cit., p. 197.

۲. مسئولیت غیر قراردادی مؤسسات رده‌بندی (مؤسسات رده‌بندی در قبال اشخاص ثالث)

علاوه بر مسئولیت مدنی قراردادی، مؤسسات رده‌بندی در قبال اشخاص ثالث نیز در بلژیک با مسئولیت‌هایی مواجه شده‌اند. نتیجه‌گیری‌های اصلی که از چنین تصمیماتی گرفته می‌شود، از دو جنبه برخوردارند. اول اینکه، گواهینامه رده‌بندی موردنظر به‌هیچ‌وجه تمامی قابلیت‌های دریانوردی یک کشتی را تضمین نمی‌کند. تضمین اینکه یک کشتی قابلیت دریانوردی را دارد، از وظایف غیرقابل تفویض مالک و صاحب آن کشتی است. هر چند وجود یک گواهینامه می‌تواند به عنوان شاهی بر قابلیت دریانوردی یک کشتی تلقی شود و نشان دهد که آن کشتی مطابق با مقررات رده‌بندی مربوطه ساخته شده است، ولی به‌هیچ‌وجه در مورد رعایت الزامات صاحبان کشتی‌ها برای تعمیر و نگهداری کشتی در شرایط دریایی کاری انجام نمی‌دهد. دوم اینکه برخلاف وضعیت فعلی موجود در انگلستان، یک موسسه رده‌بندی از یک وظیفه عمومی برای مراقبت از هر کسی برخوردار است که ممکن به نحوی تحت تأثیر فعالیت‌های آن واقع شود. از این رو، در صورتی مؤسسات رده‌بندی با مسئولیت مدنی شخص ثالث مواجه می‌شوند که تحت توافق با مالک کشتی، با سهل‌انگاری خدمات بررسی و صدور گواهینامه خود را انجام داده باشند (شاوو^۱، ۲۰۰۸: ۶۹۷).

بررسی این موضوع نشان داده است که پرونده‌های جدیدی وجود دارند که در آن‌ها مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی مغفول مانده است. اگرچه ارائه یک بحث گسترده در ارتباط با پرونده‌های قضایی موجود در این باره از قلمرو کار پژوهشی فعلی خارج است، ولی در بندهای زیر به یک مورد از پرونده‌های اخیر پرداخته می‌شود:

پرونده قضایی کشتی السلام بو کاسیو ۹۸: کشتی السلام بو کاسیو ۹۸ در پی آتش‌سوزی در محل عرشه‌اش در دریای سرخ غرق شد. در آن زمان، موسسه رده‌بندی رینا در مقام موسسه به رسمیت شناخته شده برای دولت صاحب پرچم پاناما کار می‌کرد (نقش عمومی) و خدمات رده‌بندی را نیز برای صاحبان کشتی ارائه می‌داد (نقش خصوصی).^۲ در یک حکم مقدماتی، دادگاه اداری منطقه‌ای ایتالیایی در لیگوریان اعلام کرد که رینا به دلیل ماهیت عمومی یا حداقل اداری، باید به عنوان یک اداره دولتی ایتالیایی در نظر گرفته شود.^۳ بدین ترتیب، فعالیت‌های رده‌بندی و صدور گواهینامه انجام‌شده توسط رینا حاکی از این است که این موسسه، اختیارات عمومی از جانب دولت مطبوعش داشته است.^۴

متعاقباً، انجمن خانواده‌های قربانیان در دادگاه مدنی ژنو شکوائیه‌ای علیه رینا طرح کردند. این انجمن، مدعی لزوم پرداخت غرامت از طرف موسسه رینا بود. شاکیان اظهار داشتند که موسسه

1. shaw

2. See for a discussion of the facts: Class on trial, in Fairplay, 2012, 374, p. 26.

3. See in this regard also Legge 7 agosto 1990, Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi, n. 241, Gazz. Uff., n. 192.

4. Current issues on Liability, 2013, pp. 62 - 63

مذکور در هنگام بازرسی از کشتی دچار سهل‌انگاری شده است چرا که چندین مورد از مقررات رده‌بندی ایمنی فنی کشتی موردنظر را رعایت نکرده است. در نتیجه، رینا مجاز به صدور گواهی رده‌بندی نبوده است. به طبع، اگر این موسسه مقررات مربوط به رده‌بندی^۱ و چندین اسناد دیگر را رعایت می‌کرد، آنگاه حتماً رده‌بندی انجام‌شده را پس می‌گرفت. با این حال، رینا مراتب اعتراض خود را درباره این دعوا تسلیم دادگاه مربوطه کرد و استدلال نمود که چون این موسسه تحت عنوان یک موسسه به رسمیت شناخته‌شده به نمایندگی از طرف یک کشور صاحب پرچم (پاناما) عمل می‌کند، باید برای آن مصونیت قائل شد.^۲ دادگاه محلی واقع در ژنو، از آنجا که رینا تحت عنوان یک موسسه به رسمیت شناخته‌شده از طرف دولت پاناما عمل می‌کرد، آن را از محاکمات قضائی ایتالیا مصون دانست. این دادگاه با استناد به سابقه‌های متعدد خود (از جمله قضاوت در مورد پرونده اریکا) نتیجه گرفت که مؤسسات خصوصی از این حیث که فعالیت‌های عمومی و وظایف تفویض شده از سوی کشورهای صاحب پرچم را انجام می‌دهند، از مصونیت قضایی برخوردار هستند (مویزو^۳، ۲۰۱۲: ۲۷).

۳. مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در سطح بین‌المللی

حمل و نقل جهانی و زنجیره‌ای که کشورهای جهان را از این طریق به هم دیگر متصل می‌کند امکان تبادل اطلاعات مختلف را در این عرصه فراهم نموده است. با توجه به جهانی شدن اقتصاد و وابستگی سیستم حمل و نقل دریایی و صنایع مرتبط کشورها به همدیگر یکنواختی به لحاظ دانش تکنولوژی در کلیه کشورهای دارای این صنعت پدید می‌آید. لذا لازم است تا در سطح بین‌المللی نیز این امر قاعده‌مند گردیده و بر مبنای آن مقررات دعاوی حاصل از آن قابل بررسی و صدور حکم باشد.

هیچگونه تمهیداتی در سطح بین‌المللی، در خصوص مسئولیت مدنی شخص ثالث موسسه رده‌بندی وجود ندارد. یک کار گروه در زمینه‌ی بررسی مسائل مؤسسات رده‌بندی در سال ۱۹۹۲ توسط کمیته بین‌المللی دریانوردی^۴ تشکیل شد. فعالیت کار گروه مذکور در ابتدا با مطالعه حقوق، وظایف و دامنه مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی آغاز شد. در اولین جلسه آن تصمیم گرفته شد که مسائل مربوط به مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی بررسی شود.

چون این کار گروه یک سری اصول رفتاری را برای مؤسسات رده‌بندی مقرر کرده بود، فعالیت‌هایش مفید واقع شد.^۵ این اصول تحت عنوان استانداردهای مورد قبول برای صدور

1. ISM

2. See in this regard: M. FERRERO, Press Conference on Al Salam Boccaccio 98 shipwreck, Ufficio Stampa & Comunicazione, July 20, 2010. See for further references; J. DE BRUYNE, op. cit., pp. 208 - 217.

3. Moizo

4. CMI

5. As reported 1995, 1995, 100-106

گواهینامه و رده‌بندی مؤسسات رده‌بندی در نظر گرفته شده‌اند. کارگروه مذکور همچنین پیش‌نویس بندهای قرارداد مدنی را برای استفاده در توافقاتنامه‌ها میان صاحب کشتی و کشورهای دارای پرچم تهیه کرد. با این حال، از آنجا که نظرات مختلفی بین صاحبان کشتی و مؤسسات رده‌بندی در مورد مسئولیت مدنی وجود دارد، پیش‌نویس مذکور به تصویب کمیته بین‌المللی نرسیده است. مهم‌ترین نظر اینکه در پیش‌نویس بندها به مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در قبال اشخاص ثالث توجه نشده است.

علاوه بر کمیته بین‌المللی دریانوردی، چندین موسسه دیگر نیز وجود دارند که می‌توانند برای نظارت بر مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی مناسب باشند (آلکانتارا^۱، ۲۰۰۸: ۵۸). به عنوان مثال، سازمان بین‌المللی دریانوردی مرجع تنظیم استاندارد جهانی برای ایمنی، امنیت و عملکرد زیست‌محیطی حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی است. نقش اصلی این سازمان ایجاد یک چارچوب نظارتی برای صنعت حمل‌ونقل است که مبتنی بر عدل و انصاف باشد و به طور جهانی پذیرفته و اجرا شود. با این حال، باید دید آیا این سازمان می‌تواند مقرراتی یکنواخت یا هماهنگ وضع کند که با مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در قبال اشخاص ثالث ارتباط داشته باشد یا خیر؟ شایان ذکر است که مؤسسات رده‌بندی در برابر پیشنهادات موجود برای قرار دادن فعالیت‌های خصوصی آن‌ها تحت کنترل سازمان بین‌المللی دریانوردی (لیندفلت^۲، ۱۹۹۴: ۲۵۵-۲۵۴). واکنش نشان داده‌اند. در مورد اینکه این سازمان از لحاظ حقوقی و فنی برای تهیه پیش‌نویس آئین‌نامه درباره مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی صلاحیت دارد یا خیر، اختلاف نظر وجود دارد. سازمان دریانوردی بین‌المللی در مرتبه نخست روی نظارت بر فعالیت‌های مؤسسات رده‌بندی متمرکز است.

الزامات مضاعف متعددی در رابطه با مدیریت و سازمان‌دهی مؤسسات به رسمیت شناخته شده و پروسه‌های خدمات قانونی و صدور گواهینامه‌ها (مثل، طراحی و توسعه بررسی یا کنترل دستگاه‌های نظارت و ارزشیابی) وجود دارد.^۳

رابطه میان قانون مربوط به مؤسسات رده‌بندی از یک سو و قوانین فراملی مرتبط و به رسمیت شناختن این مؤسسات از سوی دیگر چالش برانگیز است. اگرچه قطعنامه‌های پیشین سازمان بین‌المللی دریانوردی در ارتباط با مؤسسات به رسمیت شناخته شده از نظر قانونی الزام‌آور نبودند، ولی پایبندی به محتویات آن‌ها توسط کنوانسیون سولاس^۴ و قوانین اتحادیه اروپا الزامی شده است. با این حال، به نظر می‌رسد که با توجه به قانون اخیراً تصویب شده برای مؤسسات به رسمیت شناخته شده، مسئله تا حدودی پیچیده است. به این دلیل که اتحادیه اروپا نه عضو سازمان بین‌المللی

1. Alcantara

2. Lindfelt

3. See in this regard Part 2 ("Recognition and Authorization Requirements For Organizations"), Article 5 ("Statutory Certification and Services Processes") IMO Code for Recognized Organizations

4. SOLAS



دریانوردی است و نه طرف قرارداد کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های آن؛ شورای اتحادیه اروپا بایستی به کشورهای عضو این اجازه را بدهد تا موافقت خود را برای پایبندی به (الحاقیات) آن کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها اعلام کنند که اجرای قانون مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده را الزام‌آور می‌داند.^۱ با این وجود، اهمیت قانون مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده در رسیتال شماره (۴) آئین‌نامه شماره ۲۰۰۹/۳۹۱ تأییدشده است که طبق آن کشورهای عضو و کمیسیون اروپا باید پیشرفت صورت گرفته از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص وضع یک قانون بین‌المللی برای سازمان‌های به رسمیت شناخته‌شده را ارتقا دهند.^۲ اما در عین حال، در یک اعلامیه الحاقی به مصوبه شماره ۲۶۸/۲۰۱۳ شورای اروپا، چنین شرط شده است که کشورهای عضو در نظر خواهند داشت که قانون مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده مجموعه‌ای از الزامات را شامل می‌شود که بر مبنای آن‌ها دولت‌ها می‌توانند در جهت افزایش ایمنی دریایی و حفاظت از محیط‌زیست پیشرفت‌های مناسبی را داشته باشند. در این اعلامیه همچنین عنوان شده است که هیچکدام از قوانین مربوط به مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده را نمی‌توان به گونه‌ای تفسیر کرد که به هر طریقی انجام تعهدات کشورهای عضو تحت قوانین اتحادیه اروپا در رابطه با تعریف گواهی‌های قانونی و رده‌بندی، قلمروی تعهدات و ضوابط تعیین‌شده را برای مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده و وظایف کمیسیون اروپا در رابطه با به موضوعات به رسمیت شناختن، ارزیابی و اعمال اقدامات اصلاحی یا تحریم‌ها بر مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده را محدود کند.^۳

با این اوصاف، چندان بعید و دور از انتظار نیست که برخی اختلافات میان قانون مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده و قوانین اتحادیه اروپا همچنان وجود داشته باشد. یک مثال در این باره همان تعریف مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده است. قانون مؤسسات به رسمیت شناخته‌شده، یک موسسه به رسمیت شناخته‌شده را به عنوان سازمانی تعریف می‌کند که توسط یک کشور صاحب پرچم ارزیابی و واجد شرایط تشخیص داده می‌شود. در نقطه مقابل، ماده ۲ از بخشنامه شماره ۲۰۰۹/۱۵/EC تصریح می‌کند که یک موسسه رده‌بندی سازمانی است که بر طبق آئین‌نامه شماره ۳۹۱/۲۰۰۹ در مورد قوانین و استانداردهای مشترک برای سازمان‌های بازرسی کشتی‌ها به رسمیت شناخته‌شده باشد.^۴ تعاریفی که در ماده ۲ بخشنامه ۲۰۰۹/۱۵/EC به کاررفته است، تمایز واضحی میان گواهینامه‌های قانونی از یک سو و گواهینامه‌های رده‌بندی از سوی دیگر قائل می‌شوند. گواهینامه‌های قانونی مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی توسط نمایندگی از طرف یک

1. Recital (17) in Council Decision 2013/268/EU of 13 May 2013 on the position to be taken on behalf of the European Union within the International Maritime Organization (IMO) with regard to the adoption of certain Codes and related amendments to certain conventions and protocols, OJ L 155/3.

2. Recital (4) Regulation 391/2009 of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations.

3. Annex I to Council Decision 2013/268/EU of 13 May 2013 on the position to be taken on behalf of the European Union within the International Maritime Organization (IMO) with regard to the adoption of certain Codes and related amendments to certain conventions and protocols, OJ L 155/3

4. See the discussion on the supranational framework dealing with the liability of ROsinfra in part 2.3

کشور صاحب پرچم صادر می‌شوند. اما گواهینامه‌های رده‌بندی توسط یک موسسه به رسمیت شناخته شده ارائه می‌گردد که نشان از آن است که کشتی جهت استفاده، دارای استانداردهای لازم است. گواهی‌های قانونی، طبق قوانین اتحادیه اروپا ماهیت عمومی دارند، اما گواهینامه‌های رده‌بندی از ماهیت خصوصی برخوردارند و طبق مقررات، شرایط یک موسسه رده‌بندی توسط همان موسسه صادر می‌شوند. در نتیجه، گواهینامه‌های رده‌بندی که توسط یک موسسه به رسمیت شناخته شده برای یک کشتی صادر شده‌اند، اسنادی کاملاً خصوصی به حساب می‌آیند.^۱ طبق بخشنامه اجرایی شماره ۱۱۱/۲۰۱۴ الحاقیه‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی، می‌توانند تأثیر منفی بر اهداف قوانین فراملی دریایی داشته باشند. البته ممکن است این الحاقیه‌ها از محدوده قوانین دریایی اتحادیه اروپا مستثنی گردند.^۲

اتحادیه اروپا بخشنامه ۱۲۰۰۹/۱۵/EC و آیین‌نامه EC/۲۲۰۰۹/۱۵ را در خصوص مسئولیت مدنی مؤسسات به رسمیت شناخته شده، تصویب نموده است.^۳ بخشنامه EC/۲۰۰۹/۱۵ توافق‌نامه‌های همکاری میان دولت‌ها و مؤسسات رده‌بندی و دعاوی احتمالی در رابطه با مسئولیت مدنی را پوشش می‌دهد. در زمانی که فعالیت‌های این مؤسسات موجب ایراد خسارتی گردد که دولت متبوع، مسئول آن شناخته شود، طبق ماده ۵-۲ این بخشنامه، دولت مجاز است از موسسه رده‌بندی، جبران مالی را به میزان زیان، جراحات یا مرگ ناشی از عمل آن موسسه مطالبه نماید.^۴ یکی از مشکلات این بخشنامه استفاده از عبارات نامشخص و اصطلاحات تعریف نشده است. به عنوان مثال، به نظر می‌رسد هیچ تفاوتی در عمل میان مفهوم «عمل بی‌پروا» و «سهل‌انگاری فاحش» وجود ندارد (بگینز،^۵ ۲۰۰۸: ۲۲۷-۲۲۴). در نتیجه، مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی ممکن است به قصور عمده محدود شود و لذا مسئول قصور جزئی یا سهل‌انگاری‌های عادی نباشند. مسئولیت کردن قصور جزئی از محدوده این بخشنامه پس از وقایع اریکا و پرستیژ جایی ندارد. بدین ترتیب، در نظر گرفتن مسئولیت مدنی برای مؤسسات رده‌بندی در موارد سهل‌انگاری عادی نیز قابل توجه است (آرویو،^۶ ۲۰۰۳: ۲۰). شایان‌ذکر است که در آئین‌نامه فوق‌الذکر، مقرر شده که بایستی اقداماتی توسط مؤسسات رده‌بندی انجام شوند تا همسویی با کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی در زمینه‌ی امنیت دریاها و پیشگیری از آلودگی دریایی محقق گردد (بگینز، ۲۰۰۸: ۵۲۹). شوراهای عضوی که تصمیم دارند موسسه‌ای را به عنوان موسسه رده‌بندی به رسمیت بشناسند،

1. Recital (21) of the Commission implementing directive of 17 December 2014 amending Directive 2009/15/EC.

2. Commission implementing directive of 17 December 2014 amending Directive 2009/15/EC.

3. See for discussion and further references: J. DE BRUYNE, op. cit., pp. 188 - 189.

4. Article 5 of Directive 2009/15/EC.

5. Begines

6. Arroyo

باید درخواستی را به کمیسیون اروپا ارسال کنند. موسسه مورد نظر باید حداقل معیارهای مندرج در الحاقیه I را دارا باشد و از مفاد آیین‌نامه تبعیت کند. الحاقیه I این آیین‌نامه حاوی معیارهای حداقلی عمومی و خاص مربوط به مؤسسات رده‌بندی است (بگینز، ۲۰۰۸: ۵۸۷-۵۴۳). این آیین‌نامه همچنین به طرق مختلفی اختیاراتی را برای کمیسیون اروپا قائل می‌شود. کمیسیون مذکور، به همراه کشور عضوی که درخواست به رسمیت شناختن موسسه را داده، حداقل باید هر دو سال یکبار، صلاحیت موسسه را مورد ارزیابی قرار دهند. ارزیابی کنندگان باید فعالیت‌های موسسه مورد نظر را ارزیابی نموده و تطابق آن با الزامات و معیارهای مندرج در آیین‌نامه مذکور را احراز نمایند. وفق ماده ۵ آیین‌نامه، هر زمان که کمیسیون اروپا تشخیص دهد موسسه، فاقد حداقل معیارهای مندرج در الحاقیه مذکور است، می‌تواند آن موسسه را به انجام اقدامات ضروری جهت تطابق با الزامات و معیارهای مندرج در آیین‌نامه، ملزم نماید. همچنین وفق ماده ۶ آیین‌نامه فوق‌الذکر، کمیسیون اروپا می‌تواند، در صورت عدم انجام اقدامات مورد نیاز از سوی موسسه، در مورد تعیین مجازات‌های دوره‌ای علیه آن تصمیم‌گیری نماید و در نهایت طبق ماده ۷ آیین‌نامه مذکور، با تصمیم خود یا در صورت درخواست یک کشور عضو، حکم به لغو مجوز فعالیت موسسه مورد نظر نماید.

۴. مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در حقوق ایران

در اغلب نظام‌های حقوقی دنیا که با صنعت کشتیرانی سروکار دارند مقررات و قوانینی را به موضوع رده‌بندی اختصاص دادند حتی در بعضی کشورها قانونگذاران آن‌ها قاعده‌ای در این مورد وضع کردند. مسئله رده‌بندی یکی از ارکان مهم مربوط به کشتیرانی است که می‌توان گفت که رده‌بندی بخش لاینفک حقوق دریایی است. اخیراً در کشور ایران نیز با توجه به صنعت رو به رشد کشتیرانی ارتباط اقتصادی با سایر کشورها و توسعه بخش حمل و نقل دریایی باعث شده تا قوانین مربوط به آن جای خود را در این چرخه از این باز کند. اما متأسفانه از مسئله رده‌بندی با توجه به خدمت قوانین و ظهور و بروز رده‌بندی در این چند دهه اخیر این مسئله مهم مورد غفلت واقع شود و قانونگذار ما نیز به آن نپردازد. در گذشته به علت عدم کشتیرانی در سطح وسیع، عدم وجود کشتی‌های اقیانوس‌پیما و حمل و نقل بار به صورت محدود، مسئله رده‌بندی در ایران مسکوت مانده بود و فقط رده‌گذاری در سطح چند کشتی انگشت‌شمار و محدود انجام شد. اما امروزه با صنعت روبرو رشد کشتیرانی و بومی شدن ساخت کشتی‌های گول‌پیکر در کشور و به عضویت درآمدن 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 جی تی ۵۰۰ را موظف به رعایت قوانین بین‌المللی رده‌بندی کرده است لکن

کشتی‌های زیر جی تی ۵۰۰ مشمول رده گذاری 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 تأمل است که چرا این در این خصوص قوانینی تدوین نشده است لذا با توجه به شرایط یادشده مؤسسات رده‌بندی در ایران بسیار محدود بوده و درست است که مستقل کار می‌کند اما تحت نظارت مستقیم سازمان بنادر و دریانوردی و طبق آیین‌نامه‌های صادره از سوی آن‌ها اقدام به کار کرده‌اند از این رو همین موضوع باعث شده تا پرونده در خصوص مسئولیت مدنی آن‌ها مشاهده نشود و اگر هم تخلفی صورت گیرد به حمایت داخلی دولت به مرحله رسیدگی قضایی نرسد و در سازمان بنادر و دریانوردی مورد حل و فصل قرار گیرد.

صنعت دریانوردی نقشی مهم و تأثیرگذار در اقتصاد دارد بخش اعظم آن نفت تولیدی به منزله این محصول استراتژیک از طریق کشتی به خریداران تحویل داده می‌شود علاوه بر وجود کارخانه‌های کشتی‌سازی و لزوم نظارت موسسه رده‌بندی بر طراحی ساخت و نگهداری شناورها موجب اهمیت روزافزون مؤسسات رده‌بندی شده است.

مسئولیت قراردادی مؤسسات رده‌بندی: قوانین و مقررات مسئولیت قراردادی مندرج در قانون مدنی بر قرارداد فی مابین مالک کشتی با موسسه رده‌بندی حاکم است. به طور کلی صور مختلفی متصور است. برای مثال اگر موسسه رده‌بندی از بازرسی خودداری ورزد، مالک شناور نیاز به اثبات عدم انجام این بازرسی ندارد و با توجه به عدم اجرای قرارداد و عدم انجام تعهد توسط موسسه، حکم به تقصیر موسسه می‌شود مگر اینکه قوه قاهره را منشأ عدم اجرای قرارداد بیان نماید. در این حالت اگر مالک کشتی اثبات کند که از عدم اجرای بازرسی خسارتی متحمل گردیده، موسسه مکلف به جبران است. اما اگر موسسه رده‌بندی بازرسی را انجام دهد و گواهی رده‌بندی برای کشتی صادر کند و معلوم شود که آن کشتی فاقد استاندارد لازم بوده، موسسه در این فرض نیز مسئول جبران خسارت است، چرا که انجام نادرست تعهد در حکم عدم انجام آن است (کاتوزیان، ۱۳۹۱: ۳۶۰).

بحث و نتیجه‌گیری

مؤسسات رده‌بندی نقش مهمی را در ارتباط با قابل بیمه بودن یک کشتی ایفاء می‌کنند. از این موضوع به عنوان وظیفه خصوصی مؤسسات رده‌بندی یاد می‌شود. دامنه این وظیفه خصوصی، به تدریج گسترش یافته است تا وظایف عام‌تری را تحت پوشش قرار دهد. در نتیجه این مؤسسات مسئول اجرای استانداردهای بین‌المللی امنیت دریانوردی شدند. برخی از نظام‌های حقوقی مانند کشورهای فرانسه و بلژیک قائل به عدم مسئولیت مدنی هستند و برخی هم به مسئولیت مدنی مطلق

قائل هستند. قائلین به عدم مسئولیت مدنی برای مؤسسات رده‌بندی معتقدند که مؤسسات فقط وظیفه ارائه مشاوره و پیشنهادات را دارند و در قبال عملکردشان هیچ ضمانتی ندارد و در واقع وظیفه حفظ و نگهداری کشتی بر عهده مالک این کشتی می‌باشد. هیچ الزامی برای مؤسسات رده‌بندی وجود ندارد و وظیفه مؤسسات صرفاً ارائه استانداردها طبق ضوابط قانونی و بین‌المللی است و رعایت آن نیز بر عهده مالک آن می‌باشد اما در نقطه مقابل نظام‌های حقوقی که قائل به مسئولیت مدنی مطلق برای مؤسسات رتبه‌بندی شدند وظیفه مؤسسات مزبور را فراتر از اعطای مشاوره دانستند و با توجه به رابطه قراردادی 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 زیست‌محیطی می‌دانند. در این میان کشورهای هم هستند که دیدگاه سومی را بیان نمودند با این توضیح که علاوه بر مالکان کشتی برای مؤسسات رده‌بندی نیز مسئولیت قائل شدند و معتقدند اگر مؤسسات رده‌بندی از نقص کشتی آگاه باشند و در عین حال این کشتی را مورد تأیید قرار دهند با مقتضای فعالیت مؤسسات منافات دارد و برای پیشگیری از کم‌اهمیت شدن وظایف آن‌ها، مسئولیت هم برای اقداماتشان قائل شویم اما در حقوق داخلی ایران قانون و رویه قضایی واحدی و خاصی در این زمینه وجود ندارد اما با تکیه به قراردادهای موجود میان مؤسسات رده‌بندی این نکته را درمی‌یابیم که در قرارداد هر دو طرف یعنی مالکان کشتی و مؤسسات مسئولیت دارند. مؤسسات وظیفه بازرسی و صدور تأییدیه‌ها را دارند و مالکان وظیفه ارائه گزارش از وضعیت کشتی را دارند. بنابراین می‌توان گفت در کنار مسئولیت مطلق برای مالکان کشتی، مسئولیت نسبی هم برای مؤسسات رده‌بندی وجود دارد.

با نگاهی بر پرونده‌های قضایی و وضع قوانین مربوط به مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی، شاهد برخی تحولات حول محور این موضوع هستیم. در گذشته، مؤسسات رده‌بندی هم در برابر مالکان کشتی و هم در مقابل اشخاص ثالث، دارای مسئولیت مدنی بوده‌اند. اما تصمیمات اخیر در این خصوص نشان می‌دهد، وقتی که این مؤسسات تحت عنوان مؤسسات به رسمیت شناخته شده از طرف کشورهای صاحب پرچم مشغول فعالیت هستند، می‌توانند از مصونیت حاکمیتی بهره‌مند شوند. مؤسسات رده‌بندی حتی وقتی که مطابق با وظیفه خصوصی خود فعالیت می‌کنند و طبق قرارداد رده‌بندی مربوطه به ارائه خدمات تحت قرارداد خود مبادرت می‌ورزند، نیز از مصونیت قضایی برخوردار می‌شوند. در مقاله حاضر قوانین بین‌المللی و فراملی مربوط به مؤسسات رده‌بندی نیز مورد بحث قرار گرفته‌اند. نتیجه اینکه تغییرات نظارتی در سطح بین‌المللی رخ داده است. با این حال، هیچ یک از قوانین بین‌المللی و فراملی موجود به موضوع مسئولیت مدنی مؤسسات رده‌بندی در نقش خصوصی‌شان در قبال صاحب کشتی (قراردادی) یا اشخاص ثالث (فوق قراردادی) نمی‌پردازند.

منابع

- السان، مصطفی. (۱۳۸۹). مفهوم تقصیر در مسئولیت قراردادی و قهری. پژوهش های فقه و حقوق اسلامی، (۲۱)، ۵۸-۳۳.
- <https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1058745>
- سالمی ناصر. (۱۳۸۵). نقش مؤسسات رده بندی در رشد تکنولوژی ساخت. همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور.
- <https://elmnet.ir/article/>
- شعبانی جهرمی، فریده؛ شعبانی جهرمی، فرید. (۱۳۹۹). بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی مؤسسات رده بندی در حقوق انگلستان، آمریکا، ایران. حقوق خصوصی (دانشگاه تهران)، ۱۷(۲)، ۴۵۲-۴۷۷.
- https://jolt.ut.ac.ir/article_77882.html
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۰). قواعد عمومی قراردادها. چاپ سوم. شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۱). قواعد عمومی قراردادها. میزان.
- متین دفتری، احمد. (۱۳۸۷). سیر تحول حقوق بین الملل دریایی، از گرسپوس تا کنفرانس ژنو. گنج دانش.
- Abdel Naby, Hussein; Maboruk, Aly contro RINA s.p.a. (1995). *Tribunal Di Genova, Cargill, Inc.* Bureau Veritas.
- Alcantara, J.M. (2008). Shipbuilding and classification of ships. Liability towards third parties. *Zbornik PFZ*, (58)1-2, 135-145.
- <https://hrcak.srce.hr/file/32049>
- Antapassis, A. (2007). Liability of Classification Societies. *Electronic Journal of Comparative Law*, (11)3, 22-113. <https://hrcak.srce.hr/file/32049>
- Benjamin W. Yancey, Terriberry, Carroll, Yancey & Farrell, New Orleans, La. (1973). *Steamship Mut. Underwriting Ass'n v. Bureau Veritas. United States District Court, E. D. Louisiana.*
- <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/380/482/1457914/>
- Begiens, J. & L, Pulido. (2005). The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues. *Maritime Law & Commerce*, (36)4, 487-543.
- <https://www.proquest.com/docview/197288457>
- Block, S. (2003). *No Class Act: A Bad Survey Lands a Classification Society in Hot Waters.* Forwarderlaw Library.
- Boisson, P. (1994). Classification Societies and Safety at Sea: Back to Basics to Prepare For the Future. *Marine Policy*, (18)5, 363-377.
- [https://doi.org/10.1016/0308-597X\(94\)90033-7](https://doi.org/10.1016/0308-597X(94)90033-7)
- Brian D. Starer, Steven A. Candito. (1992). *Sundance Cruises Corp. v. American Bureau of Shipping. Justia v US Law.*
- <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/799/363/1379322/>
- Daniel, B.D. (2007). Potential Liability of Classification Societies to Non-Contracting Parties, in University of San Francisco. *Maritime Law Journal*, (19), 233-243.
- https://scholar.google.com/scholar?cluster=4631852860193825860&hl=en&as_sdt=2005&sciodt=0,5
- De Bruyne, J; C. Vanleenhove. (2014). An EU Perspective on the Liability of Classification Societies: Selected Current Issues and Private International Law Aspects. *International Maritime Law*, (20), 103-120.
- <https://biblio.ugent.be/publication/5671951>
- De Bruyne, J. (2014). Liability of Classification Societies: Cases, Challenges, and Future Perspectives. *Maritime Law & Commerce*, (45)2, 181-232.

<https://cdn.manaraa.com/books/Liability%20of%20Classification%20Societies%20Cases%20Challenges%20and%20Future%20Perspectives.pdf>

- De Bruyne, J. (2014). De aansprakelijkheid van classificatiemaatschappijen in België en enkele (recente) ontwikkelingen en pijnpunten vanuit een rechtsvergelijkend perspectief. *Tijdschrift Vervoer & Recht*, 83-91.

<https://biblio.ugent.be/publication/5952959>

- Dune, H. & Beroep, A. (2013). Nieuw Juridisch Weekblad. *Mechelen by Kluwer*, 659 - 660. <https://lib.ugent.be/en/catalog/ser01:000789415>

- Dune, Rechtbank van Koophandel Antwerpen. (2006). /02/04109 (unpublished).

- Bugra, A. (2010). ABS held not liable to Spain by US Court. *Shipping and Trade Law*, (10)7, 1-3. <https://eprints.soton.ac.uk/162695/>

- Erika, T. (2008). *de Grande Instance Paris*. Springer International Publishing.

- Erika, T. (2010). Cour d'Appel Paris. *Conseil General de la vendee*, (4)11, 1-156. https://actu.dallozetudiant.fr/fileadmin/actualites/pdfs/MARS_2014/Erika_CA_Paris_30_mars_2010.pdf

- Erika, T. (2012). Court of Cassation, Criminal. *Criminal Division, newsletter*, (10)82.

<https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000026430035>

- Ferrero, M. (2010). *Press Conference on Al Salam Boccaccio 98 shipwreck*. Ufficio Stampa & Comunicazione.

- Foley, V.J & Nolan, C.R. (2008). The Erika Judgment-Environmental Liability and Places of Refuge: a Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the Maritime Community must Heed. *Tulane Maritime Law Journal*, (33)41, 42-77.

<https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2008/12/the-ierikai-judgment--environmental-liability-and>

- Galiano, E. (2003-2004). In the Wake of the PRESTIGE Disaster: Is an Earlier Phase-out of Single- Hulled Oil Tankers the Answer. *Tulane Maritime Law Journal*, (28),113-132.

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar28&div=9&id=&page=>

- Honka, H. (1994). The Classification System and its Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies. *Tulane Maritime Law Journal*, (19), 2-33.

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/tulmar19&div=6&id=&page>

- Khee-jin Tan, A. (2005). *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*. Cambridge University Press.

- Knight, P.R., Foster C. (2012). Second Circuit Addresses the Tort Liability of Classification Societies to Third Parties in *Reino de España v. ABS*. *Robinson & Cole Update Environmental & Maritime*.

- Miller, M.A. (1997). Liability of Classification Societies from the perspective of United States Law. *Tulane Maritime Law Journal*, 1-51.

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Machale-E-Millerfrom-the-Perspective-of-US-Law-22-Tul-Mar-L-J-75-1997.pdf>

- Moizo, A. (2012). RINA will be tried in Panama for the Boccaccio. in *Ship2shore*.

- Ndende, M. (2012). Pollution marine par hydrocarbures (Affaire de l'Erika). *Revue de droit des transports*.

- O'Bbrien, D.L. (1995). The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States law. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 1 - 19.

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Vaughan-The-Liability-of-Classification-Societies-UCT-LLM.pdf>



- Özcayir, O.Z. (2000). *The Erika and its Aftermath*. International Maritime Law.
- Siccardi, F. (2013). Immunity from jurisdiction are CS entitled to it (a) as Recognized Organizations acting for flag states (b) when performing class services, in LSLC, London Shipping Law Center. *Classification Societies Regulatory Regime and Current issues on Liability*, (21), 41 – 44.
https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=Immunity+from+jurisdiction+are+CS+entitled+to+it+%28a%29+as+Recognized+Organizations+acting+for
- Stevens, F. (2013). *Revue de Droit Commercial Belge. Tijdschrift voor Belgisch Handelsrecht*.
- Van Den Dool, M.G. & Van Der Vlies, J.F. (2008). Liability of classification societies before and after the Erika-verdict. *Tijdschrift Vervoer en Recht*, (3), 91 – 100.
<https://www.recht.nl/vakliteratuur/ie/aflevering/9670/tijdschrift-vervoer-recht/2008/3/>
- Van Valckenborgh, L. (2011). De kwalificatie van een verbintenis als resultaat-of middelenverbintenis. *Tijdschrift voor belgisch burgerlijk recht*, (5), 222-231.
<https://biblio.ugent.be/publication/4083816>
- Wene, J. (2005). European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and the Prestige Incidents. *Maritime Law Association of Australia and New Zealand Journal*, (19), 56-73.
<http://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2005/4.pdf>
- William A. W; Walter A. H. (1972). *Great American Ins. Co. v. Bureau Veritas*. United States District Court, S. D. New York.
- Wiswall, F.L. (1994). *Report and Panel Discussion concerning the Joint Working Group on a Study of Issues re Classification Societies*. CMI Yearbook.Cases.