



فصلنامه علمی فقه و حقوق نوین

Journal of Jurisprudence and Modern Law

Home Page: www.jaml.ir



صفحات	دوره انتشار	شماره انتشار	۱۴۰۵	سال انتشار
-------	-------------	--------------	------	------------

مبانی حقوقی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در اجرای محاصره دریایی

آقای دکتر حمید بذریاچ و خانم فاطمه ربیعی

دانشیار، عضو هیأت علمی، گروه حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج

چکیده

این پژوهش با هدف تبیین مبانی حقوقی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در اجرای محاصره دریایی و تحلیل حدود پاسخ‌گویی آنان در قبال خسارات وارد شده به اشخاص، اموال و منافع مشروع، در پی آن است که نسبت میان اختیارات نظامی، الزامات حقوق داخلی و اصول حاکم بر حقوق بین‌الملل را روشن سازد. مسئله اصلی این است که آیا مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در جریان اجرای محاصره دریایی بر مبنای تقصیر، تجاوز از حدود اختیارات قانونی، نقض اصل تناسب و ضرورت نظامی، یا صرف تحقق رابطه سببیت میان اقدام زیان‌بار و خسارت وارده قابل استناد است و در چه مواردی دولت نیز در کنار فرمانده یا به جای او مسئول جبران خسارت خواهد بود. این تحقیق با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اسناد حقوقی و دیدگاه‌های دکترین، به بررسی قواعد مسئولیت مدنی در حقوق ایران و موازین مرتبط در حقوق بین‌الملل بشردوستانه و حقوق دریاهای می‌پردازد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در اجرای محاصره دریایی ماهیتی ترکیبی دارد و بر پایه عواملی چون تقصیر حرفه‌ای، تخطی از دستورات و مقررات، احراز رابطه سببیت عرفی و حقوقی، و ورود ضرر قابل انتساب استوار می‌شود؛ همچنین هرگاه اقدام نظامی در حدود صلاحیت قانونی و در چارچوب ضرورت و تناسب انجام شده باشد، امکان انتساب مسئولیت شخصی کاهش می‌یابد و جبران خسارت بیشتر در قلمرو مسئولیت دولت قرار می‌گیرد، اما در صورت تجاوز از حدود اختیارات، نقض قواعد حمایتی و ورود خسارت نامتعارف، مسئولیت شخصی فرمانده نیز قابل تحقق خواهد بود.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، فرماندهان نظامی، محاصره دریایی، تقصیر، سببیت

طبقه‌بندی: JEL : فقه - حقوق - جزا و جرم‌شناسی - حقوق بین‌الملل - حقوق خصوصی



Legal Bases for the Civil Liability of Military Commanders in the Implementation of a Naval Blockade

Abstract

This research aims to elucidate the legal foundations of the civil liability of military commanders in the implementation of a naval blockade, and to analyze the scope of their accountability for damages caused to individuals, property, and legitimate interests. It seeks to clarify the relationship between military authority, domestic legal requirements, and the principles governing international law. The central question is whether the civil liability of military commanders during a naval blockade is predicated on fault, an *ultra vires* act (exceeding legal authority), a violation of the principles of proportionality and military necessity, or simply the establishment of a causal link between the harmful act and the resulting damage. Furthermore, it examines the circumstances under which the State—either alongside or in place of the commander—bears responsibility for reparation. Employing a descriptive-analytical methodology and drawing upon library resources, legal documents, and scholarly doctrine, this study investigates the rules of civil liability under Iranian law, as well as relevant standards within international humanitarian law and the law of the sea. The findings indicate that the civil liability of military commanders in the context of a naval blockade is of a composite nature; it is grounded in factors such as professional fault, deviation from orders and regulations, the establishment of factual and legal causation, and the occurrence of attributable harm. Moreover, when military action is conducted within the scope of legal authority and adheres to the principles of necessity and proportionality, the likelihood of personal liability diminishes, and the obligation to provide reparation shifts primarily to the State. Conversely, should a commander exceed their legal authority, violate protective norms, or cause disproportionate or unreasonable damage, personal liability may indeed arise.

Keywords: Civil liability, military commanders, naval blockade, fault, causation



متن مقاله

چه مواردی مسئولیت به دولت (به عنوان سازمان دهنده و متولی اعمال حاکمیت) منتقل یا با آن جمع می‌شود.

اهمیت این بحث وقتی دوچندان می‌شود که محاصره دریایی، غالباً با عناصر فرامرزی همراه است: کشتی‌ها ممکن است دارای پرچم خارجی باشند، محموله‌ها برای ثالث حمل شوند، آبراه‌ها ماهیت بین‌المللی داشته باشند و خسارات در قلمروهای مختلف تحقق یابد. این وضعیت، تحلیل مسئولیت را ناگزیر به گفت‌وگو میان حقوق داخلی و موازین حقوق بین‌الملل می‌کشانند. در چنین چارچوبی، معیارهای شناخته‌شده‌ای مانند ضرورت نظامی، تناسب، تفکیک میان اهداف نظامی و اشخاص غیرنظامی، و تکلیف به اتخاذ احتیاط‌های لازم، در کنار قواعد مسئولیت مدنی و اصول جبران خسارت قرار می‌گیرند و نقش آنها در تعیین «غیرقانونی بودن رفتار»، «تقصیر حرفه‌ای» یا «قابلیت انتساب ضرر» برجسته می‌شود. از این رو، مطالعه مبانی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در محاصره دریایی، تلاشی برای ایجاد تعادل میان کارآمدی تصمیم‌گیری نظامی و تضمین حمایت حقوقی از زیان‌دیدگان است.

بر این اساس، پژوهش حاضر می‌کوشد با رویکرد توصیفی-تحلیلی و اتکا به منابع کتابخانه‌ای، ضمن توضیح مفهوم و سازوکار محاصره دریایی، معیارهای حقوقی مؤثر در احراز مسئولیت مدنی فرماندهان را روشن سازد و نشان دهد که مسئولیت در این حوزه ماهیتی ترکیبی دارد: گاه مسئولیت در قلمرو دولت و جبران خسارت حاکمیتی تبیین می‌شود و گاه با احراز تقصیر یا تجاوز از حدود اختیارات، مسئولیت شخصی فرمانده نیز قابل طرح خواهد بود. این چارچوب می‌تواند هم به توسعه ادبیات حقوقی پاسخ‌گویی در عملیات دریایی کمک کند و هم مسیرهای عملی‌تری برای پیشگیری از خسارت و ترمیم آثار آن ارائه دهد.

مبانی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی

محاصره دریایی به‌عنوان یکی از ابزارهای کلاسیک جنگ دریایی و کنترل خطوط ارتباطی و تدارکاتی، در عین کارکرد نظامی خود، واجد پیامدهای مستقیم و گسترده برای اشخاص، اموال و منافع غیرنظامی است. از یک سو، اجرای محاصره می‌تواند در چارچوب اهداف مشروع امنیتی و دفاعی، به‌عنوان بخشی از عملیات نظامی سازمان‌یافته تلقی شود؛ از سوی دیگر، همین سازوکار اگر بدون رعایت محدودیت‌های حقوقی و معیارهای رفتاری لازم اعمال گردد، بالقوه موجب توقیف یا انهدام اموال غیرنظامیان، اختلال در تجارت مشروع، محرومیت از کالاهای حیاتی، و حتی بروز خسارات جانی و انسانی می‌شود. این دوگانه، محاصره دریایی را به یکی از عرصه‌های حساس در تلاقی «ضرورت‌های نظامی» با «حمایت از حقوق افراد» تبدیل کرده و ضرورت مطالعه مبانی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در چنین عملیات‌هایی را برجسته ساخته است.

مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در اجرای محاصره دریایی، صرفاً پرسشی درباره جبران خسارت نیست؛ بلکه ناظر به الگوی پاسخ‌گویی در تصمیم‌گیری‌های حاکمیتی و حدود مشروعیت اعمال زور در دریا نیز هست. تصمیم فرمانده در اعلام، استمرار، تشدید یا نحوه اعمال محاصره، معمولاً با اختیارات قانونی و سلسله‌مراتب فرماندهی همراه است و در محیطی اتخاذ می‌شود که اطلاعات ناقص، فوریت زمانی و مخاطرات عملیاتی نقش تعیین‌کننده دارند. با این حال، ماهیت حاکمیتی و پیچیده عملیات، به معنی خروج آن از قلمرو قواعد الزام‌آور حقوقی نیست. در این نقطه، مباحث بنیادین مسئولیت مدنی—از جمله ورود ضرر، قابلیت انتساب، رابطه سببیت، و جایگاه تقصیر—به‌عنوان ابزار تحلیل حقوقی مطرح می‌شوند تا مشخص گردد در چه شرایطی خسارات ناشی از محاصره قابل انتساب به فرمانده (به عنوان شخص حقیقی و تصمیم‌گیر) است و در



و حرفه‌ای عدول کرده است؛ دوم، تسبیب در ورود ضرر، یعنی وضعیتی که هرچند فرمانده مباشر خسارت نیست، اما تصمیم یا دستور او سبب مؤثر و قابل انتساب در ایجاد زیان شده است. در این چارچوب، اگر فرمانده بدون احراز ضرورت، دستور حمله، توقیف یا محاصره‌ای را صادر کند که منجر به ورود خسارت ناموجه به اشخاص یا اموال شود، رابطه مسئولیت می‌تواند بر پایه تسبیب و تقصیر توأمان برقرار شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۷۵-۱۷۹).

از منظر مبانی حقوقی، قانون مسئولیت مدنی راه را برای انتساب خسارت به اشخاص حقیقی باز می‌گذارد، حتی اگر آن اشخاص مأمور دولت باشند. ماده ۱ این قانون، مسئولیت را بر مبنای فعل یا ترک فعل زیان‌بار مبتنی بر تقصیر سامان می‌دهد. به همین دلیل، اگر فرمانده نظامی در اجرای مأموریت، اصول احتیاط، تناسب و ضرورت را رعایت نکند، از دایره حمایت ناشی از انجام وظیفه خارج می‌شود. در اینجا، «انجام مأموریت» به خودی خود مانع مسئولیت نیست؛ آنچه اهمیت دارد این است که آیا مأموریت در چهارچوب قانون و با رعایت ضوابط حرفه‌ای اجرا شده یا نه. در واقع، صرف نظامی بودن فعل، آن را از شمول مسئولیت مدنی خارج نمی‌کند. اگر فرمانده با علم به خطر غیرمتعارف یا بدون ارزیابی کافی از پیامدهای اقدام خود، دستور عملیاتی صادر کند، این رفتار از حیث مدنی قابل انتساب و جبران‌پذیر خواهد بود. به بیان دیگر، مسئولیت او نه به دلیل عنوان شغلی، بلکه به علت نقض استاندارد احتیاط متناسب با مقام فرماندهی شکل می‌گیرد.

در تحلیل این موضوع، باید به نقش «سببیت» نیز توجه داشت. در حقوق ایران، برای مسئول شناختن شخص، کافی نیست که او در زنجیره وقایع حضور داشته باشد؛ بلکه باید فعل او سبب عرفی و حقوقی ورود خسارت باشد. در عملیات نظامی، زنجیره سببیت معمولاً پیچیده است: دستور از

مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی را باید در پیوند میان قواعد عام ضمان قهری و اقتضائات خاص فعالیت‌های نظامی تحلیل کرد. اصل کلی در حقوق ما این است که هر کس به دیگری ضرر بزند، در صورت تحقق شرایط قانونی، مسئول جبران آن است؛ این قاعده در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و نیز در مباحث اتلاف و تسبیب در قانون مدنی بازتاب یافته است. با این حال، هنگامی که رفتار زیان‌بار در بستر عملیات نظامی رخ می‌دهد، مسئله تنها به وجود ضرر و رابطه سببیت محدود نمی‌ماند، بلکه باید دید آیا اقدام فرمانده در حدود اختیارات قانونی، ضرورت عملیاتی و الزامات مأموریت نظامی انجام شده یا از این حدود خارج شده است. در این نقطه، تحلیل مسئولیت فرماندهان از یک مسئولیت ساده شخصی فراتر می‌رود و به بررسی نسبت میان اختیار، تکلیف، احتیاط حرفه‌ای و نحوه انتساب خسارت می‌رسد. در ادبیات مسئولیت مدنی، تقصیر همچنان نقش مرکزی دارد، اما در حوزه‌هایی مانند عملیات نظامی، تقصیر به معنای عدول از رفتار متعارف یک شخص متخصص در همان موقعیت فهم می‌شود، نه صرفاً بی‌احتیاطی عرفی یک فرد عادی (قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۸۸).

در مورد فرمانده نظامی، نقطه آغاز تحلیل این است که او تصمیم‌گیرنده‌ای است که اعمالش غالباً به نام سازمان و در چارچوب سلسله‌مراتب فرماندهی انجام می‌شود. بنابراین، وقتی خسارتی از اجرای یک مأموریت نظامی ناشی می‌شود، نمی‌توان بی‌درنگ آن را به عنوان تقصیر شخصی فرمانده دانست. باید بررسی شود که آیا خسارت ناشی از خطای مستقیم او در برنامه‌ریزی، صدور دستور، نظارت یا کنترل عملیات بوده یا اینکه نتیجه اجرای صحیح یک دستور قانونی و اجتناب‌ناپذیر در شرایط جنگی است. از این جهت، مسئولیت مدنی فرمانده در حقوق ایران عمدتاً بر دو پایه استوار می‌شود: نخست، تقصیر در مقام فرماندهی، یعنی جایی که او از معیار رفتار متعارف



است.

مبانی مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در حقوق ایران را می‌توان در سه محور خلاصه کرد: تقصیر در مقام فرماندهی، تسبیب در ورود ضرر، و رعایت یا نقض استاندارد احتیاط حرفه‌ای. این سه محور نشان می‌دهند که مسئولیت فرمانده نظامی نه یک استثناء بر قواعد عمومی، بلکه صورت خاصی از همان قواعد است که متناسب با ویژگی‌های مأموریت نظامی تفسیر می‌شود. از همین رو، هر تحلیلی درباره مسئولیت مدنی فرماندهان باید از یک سو اقتضائات امنیتی و عملیاتی را بپذیرد و از سوی دیگر، اصل جبران خسارت زیان‌دیده را از یاد نبرد. در نهایت، حقوق ایران به جای معاف‌سازی مطلق فرماندهان، بر این منطق استوار است که اختیار نظامی، اگر با دقت، ضرورت و تناسب همراه نباشد، می‌تواند منشأ مسئولیت مدنی شود؛ مسئولیتی که هدف آن نه تضعیف فرماندهی، بلکه تضمین پاسخگویی در برابر خسارات نارواست.

جایگاه تقصیر در مسئولیت مدنی فرماندهان در اجرای محاصره دریایی تقصیر در این حوزه نه صرفاً به معنای ارتکاب یک خطای فردی ساده، بلکه به معنای عدول از معیار رفتاری است که از یک فرمانده متعارف، آگاه، آموزش‌دیده و مأمور به حفظ تناسب میان ضرورت نظامی و مصونیت اشخاص و اموال انتظار می‌رود. از همین رو، هرچند مسئولیت مدنی در حقوق ایران در بسیاری از موارد بر پایه ورود ضرر و وجود رابطه سببیت استوار می‌شود، اما در جایی که رفتار زیان‌بار به تصمیم فرمانده در جریان محاصره دریایی مربوط است، عنصر تقصیر همچنان محور اصلی انتساب مسئولیت باقی می‌ماند؛ زیرا خسارت ناشی از عملیات دریایی معمولاً نتیجه سلسله‌ای از تصمیمات، ارزیابی‌ها، دستورات و نظارت‌هاست و این مجموعه، بدون سنجش معیار تقصیر، قابل ارزیابی حقوقی دقیق نیست. مبانی نخست در این تحلیل، ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی است که هر

فرمانده صادر می‌شود، یگان اجرا می‌کند، شرایط میدانی اثر می‌گذارد و نهایتاً خسارت رخ می‌دهد. با این همه، اگر دستور فرمانده جهت‌گیری اصلی خسارت را شکل داده باشد، می‌توان او را سبب مؤثر دانست. این نکته به‌ویژه در مواردی مهم است که زیان ناشی از خطای راهبردی، اطلاعات ناقص، نظارت ناکافی یا پیش‌بینی ناپذیری قابل اجتناب باشد. در چنین وضعی، تحلیل مسئولیت متوجه این پرسش می‌شود که آیا فرمانده باید خطر را پیش‌بینی می‌کرد و آیا در مقام فرمانده متعارف، می‌بایست تصمیم دیگری می‌گرفت یا خیر. همین معیار است که مسئولیت مدنی فرمانده را از مسئولیت صرفاً اداری یا انضباطی متمایز می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۱۱-۴۱۵).

از سوی دیگر، در حقوق ایران تفکیک میان مسئولیت شخصی و مسئولیت سازمانی اهمیت دارد. ممکن است خسارت در جریان عملیات نظامی در نهایت متوجه دولت یا نیروی مسلح شود، اما این امر لزوماً مسئولیت شخصی فرمانده را منتفی نمی‌کند. اگر فرمانده رأساً تصمیم نادرست اتخاذ کرده یا نظارت لازم را انجام نداده باشد، مسئولیت او در کنار مسئولیت سازمان قابل طرح است. در واقع، مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی را باید در قالب مسئولیت ناشی از «قصور در فرماندهی» فهمید؛ یعنی قصوری که نه در سطح اجرای فیزیکی، بلکه در سطح مدیریت، هدایت و کنترل عملیات رخ می‌دهد. این نگاه با منطق مسئولیت مدنی سازگارتر است، زیرا فرمانده کسی است که باید نسبت میان هدف، ابزار و نتیجه را به‌درستی تنظیم کند. هرچا این تنظیم نادرست باشد و ضرر قابل پیش‌بینی و قابل اجتناب رخ دهد، مبنای جبران وجود دارد. بنابراین، در حقوق ایران، فرمانده نظامی تنها زمانی از مسئولیت رها می‌شود که نشان دهد هم تصمیم او در حدود اختیار قانونی بوده، هم قواعد احتیاط حرفه‌ای رعایت شده، و هم خسارت ناشی از عامل خارجی یا امر غیرقابل دفع بوده



با تحلیل مفهوم تقصیر در مسئولیت مدنی، بر این نکته تأکید می‌کند که رفتار زیان‌بار باید با معیار نوعی سنجیده شود و در مشاغل تخصصی، این معیار، رفتار شخص متعارف در همان حرفه و شرایط است، نه رفتار انسان عادی در زندگی روزمره (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷: ۱۴۵-۱۴۹). بر این اساس، در اجرای محاصره دریایی، پرسش اصلی آن نیست که آیا خسارت رخ داده است یا نه، بلکه این است که آیا فرمانده با رعایت استانداردهای حرفه‌ای متناسب با مأموریت، امکان پیشگیری از آن خسارت را داشته است. اگر پاسخ مثبت باشد، تقصیر او در قالب قصور در فرماندهی، نظارت یا ارزیابی تحقق می‌یابد.

در حقوق ایران، مفهوم تقصیر با دو مفهوم «تعدی» و «تفریط» نیز پیوند نزدیک دارد. مواد ۹۵۱ و ۹۵۲ قانون مدنی، تعدی را تجاوز از حدود اذن یا متعارف و تفریط را ترک عملی می‌دانند که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است. هرچند این مواد در بسترهای سنتی‌تری تدوین شده‌اند، ظرفیت تفسیری بالایی برای اعمال در وضعیت‌های جدید دارند. در موضوع محاصره دریایی نیز می‌توان گفت اگر فرمانده از حدود مجاز عملیاتی، قواعد شناسایی هدف، محدوده مجاز توقیف، یا الزامات تشخیص کشتی‌های غیرنظامی فراتر رود، مرتکب تعدی شده است؛ و اگر نظارت لازم بر اجرای دستورات، بررسی کافی در خصوص ماهیت اهداف، یا اقدامات احتیاطی برای جلوگیری از خسارات قابل پیش‌بینی را انجام ندهد، تفریط محقق می‌شود. این تحلیل نشان می‌دهد که تقصیر در مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی، مفهومی صرفاً انتزاعی نیست، بلکه از دل قواعد موجود حقوق مدنی نیز قابل استخراج است. کاتوزیان نیز در بحث ضمان قهری، تقصیر را نوعی تجاوز از رفتار متعارف و قابل انتظار می‌داند و یادآور می‌شود که این معیار باید با توجه به شرایط، حرفه و موقعیت شخص ارزیابی شود، نه به‌صورت یکسان برای همه اشخاص

کس را در نتیجه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا در نتیجه فعل خود، مسئول جبران خسارتی می‌داند که بدون مجوز قانونی به دیگری وارد کرده است. اهمیت این ماده در موضوع محاصره دریایی در آن است که نشان می‌دهد قانون‌گذار ایران مسئولیت را تنها به فعل مستقیم زیان‌بار محدود نکرده، بلکه حوزه‌ای از رفتارهای مبتنی بر فقدان مراقبت لازم را نیز مشمول ضمان دانسته است. در نتیجه، اگر فرمانده نظامی در طراحی، اعلان، اجرا یا استمرار محاصره دریایی، معیارهای احتیاط لازم را رعایت نکند و این بی‌احتیاطی موجب ورود خسارت به کشتی‌های غیرنظامی، کالاهای تجاری یا اشخاص ثالث شود، از منظر حقوق داخلی می‌توان از تحقق تقصیر سخن گفت. در اینجا تقصیر نه صرفاً در «حمله نادرست»، بلکه در «تصمیم‌گیری نادرست» نیز متجلی می‌شود؛ یعنی چه‌بسا فرمانده شخصاً عملیاتی را انجام نداده باشد، اما در اثر تحلیل ناقص اطلاعات، صدور دستور نامتناسب، یا بی‌توجهی به آثار جانبی قابل پیش‌بینی، زمینه ورود ضرر را فراهم کرده باشد. این برداشت با تحلیل دکترین نیز سازگار است؛ چنان‌که صفایی و رحیمی در بحث مسئولیت مدنی توضیح می‌دهند که تقصیر منحصر به تجاوز عمدی نیست و بی‌احتیاطی و غفلت از رفتاری که شخص متعارف باید انجام می‌داد نیز می‌تواند منشأ مسئولیت باشد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۵۷-۶۱).

در زمینه محاصره دریایی، معیار تشخیص تقصیر را نمی‌توان با الگوی رفتار یک فرد عادی سنجید، بلکه باید رفتار یک فرمانده حرفه‌ای در اوضاع و احوال مشابه را ملاک قرار داد. این نکته از آن جهت مهم است که عملیات دریایی محیطی عادی و روزمره نیست و تصمیمات در آن تحت تأثیر فوریت، تهدید، اطلاعات ناقص و ملاحظات امنیتی اتخاذ می‌شود. بنابراین، تقصیر فرمانده زمانی احراز می‌شود که ثابت شود او با وجود برخورداری از اختیار و تخصص، از معیار احتیاط حرفه‌ای عدول کرده است. قاسم‌زاده



(کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۹۵-۹۹).

یکی از دشوارترین بخش‌های تحلیل، تفکیک میان خطای شخصی فرمانده و پیامدهای اجتناب‌ناپذیر عملیات مشروع نظامی است. در محاصره دریایی، ممکن است خسارت به برخی اموال یا منافع اشخاص وارد شود، بی‌آنکه بتوان آن را نتیجه تقصیر فرمانده دانست. مثلاً اگر فرمانده در چارچوب اختیارات قانونی، بر پایه اطلاعات معتبر، و با رعایت موازین احتیاطی دستور توقیف کشتی‌ای را صادر کند که ظاهراً در حال نقض محاصره است، اما بعداً روشن شود اطلاعات ناقص بوده، صرف وقوع ضرر برای اثبات تقصیر کافی نیست. در این موارد، باید احراز شود که آیا فرمانده در تحصیل و ارزیابی اطلاعات، از معیار دقت لازم عدول کرده یا خیر. اینجاست که تقصیر در قالب «اشتباه قابل سرزنش» از «اشتباه غیرقابل اجتناب» جدا می‌شود. باریکلو در تحلیل ارکان مسئولیت مدنی، میان ورود ضرر و قابلیت انتساب حقوقی آن تفکیک می‌کند و توضیح می‌دهد که مسئولیت، تنها با اثبات نوعی رفتار قابل سرزنش یا دست‌کم مبنای قانونی انتساب تحقق می‌یابد؛ به بیان دیگر، هر ضرری الزاماً ضمان‌آور نیست و باید رابطه‌ای هنجاری میان رفتار عامل و زیان اثبات شود (باریکلو، ۱۳۹۳: ۷۹-۸۵). این دیدگاه در موضوع محاصره دریایی اهمیت مضاعف دارد، زیرا عملیات نظامی ذاتاً با مخاطره همراه است و اگر صرف وقوع ضرر برای مسئولیت کافی دانسته شود، عملاً هر اقدام دفاعی می‌تواند منشأ مسئولیت تلقی گردد.

با این حال، همین ویژگی خطرناک عملیات نظامی سبب می‌شود که دامنه احتیاط مورد انتظار از فرماندهان نیز گسترده‌تر تفسیر شود. هرچه خطر بالقوه بیشتر باشد، تکلیف به دقت و مراقبت نیز شدیدتر است. از این منظر، فرمانده‌ای که می‌داند محاصره دریایی می‌تواند مستقیماً بر کشتی‌های تجاری، محموله‌های بشردوستانه یا امنیت مسیرهای دریایی

اثر بگذارد، مکلف است پیش از صدور دستور، اطلاعات کافی گردآوری کند، محدوده محاصره را روشن سازد، استثنای قانونی را ملحوظ دارد، و بر اجرای صحیح دستور نظارت مؤثر داشته باشد. کوتاهی در هر یک از این مراحل، می‌تواند مصداق تقصیر باشد. در واقع، تقصیر فرمانده در اجرای محاصره دریایی غالباً نه در یک فعل واحد، بلکه در زنجیره‌ای از قصورهای کوچک اما مؤثر متجلی می‌شود: نقص در برنامه‌ریزی، ابهام در دستور، فقدان هماهنگی با واحدهای اجرایی، یا بی‌توجهی به هشدارهای اطلاعاتی. از این جهت، مسئولیت مدنی فرمانده بیشتر رنگ «تقصیر مدیریتی» یا «قصور در فرماندهی» دارد تا تقصیر به معنای سنتی و فردی آن.

رابطه تقصیر با سببیت نیز در این حوزه اهمیتی بنیادی دارد. در بسیاری از موارد، زیان ناشی از محاصره دریایی با دخالت عوامل متعددی پدید می‌آید: وضعیت جنگی، تصمیم مقام بالاتر، عملکرد نیروهای تحت امر، واکنش کشتی هدف، شرایط آب‌وهوایی و مانند آن. در چنین وضعیتی، احراز مسئولیت فرمانده منوط به آن است که تقصیر او یکی از اسباب مؤثر و قابل انتساب در ایجاد ضرر باشد. قواعد اتلاف و تسبیب در قانون مدنی، به‌ویژه ماده ۳۳۱، امکان چنین تحلیلی را فراهم می‌کنند. اگرچه فرمانده غالباً مباشر ورود خسارت نیست، اما دستور او می‌تواند سبب اقوی یا دست‌کم سبب مؤثر در تحقق ضرر باشد، مشروط بر آنکه تصمیم او خارج از معیار متعارف یا فاقد احتیاط لازم بوده باشد. به تعبیر دیگر، تقصیر فرمانده زمانی در مسئولیت مدنی نقش تعیین‌کننده می‌یابد که میان عدول او از معیار حرفه‌ای و زیان واقع‌شده پیوندی عرفی و حقوقی وجود داشته باشد. این پیوند در جایی روشن‌تر است که خسارت قابل پیش‌بینی بوده و امکان اجتناب از آن با تصمیم مناسب‌تر وجود داشته است. از سوی دیگر، در تحلیل مسئولیت فرماندهان نمی‌توان از ماده ۱۱ قانون



و همراه با تدابیر احتیاطی لازم انجام شده باشد، صرف وقوع زیان برای احراز تقصیر کفایت نمی‌کند. به همین دلیل، تقصیر در این حوزه هم معیار سنجش رفتار فرمانده است، هم ابزار تفکیک مسئولیت شخصی از مسئولیت سازمانی، و هم ضابطه‌ای برای برقراری توازن میان ضرورت‌های دفاعی و حقوق زیان‌دیدگان. حقوق ایران با تکیه بر قواعد عمومی مسئولیت مدنی، ظرفیت آن را دارد که این توازن را بدون نیاز به خروج از چارچوب‌های سنتی خود برقرار کند، مشروط بر آنکه مفهوم تقصیر در پرتو ویژگی‌های خاص عملیات نظامی و دریایی به‌درستی تفسیر و اعمال شود

نقش سببیت در انتساب خسارات ناشی از محاصره دریایی به فرماندهان نظامی

سببیت در مسئولیت مدنی، حلقه‌ای است که میان «رفتار» و «زیان» پیوند حقوقی برقرار می‌کند و بدون احراز آن، حتی اگر ضرر محقق و رفتار نیز قابل انتقاد باشد، انتساب خسارت به شخص معین دشوار یا ناممکن می‌شود. در مسئله محاصره دریایی، نقش سببیت برجسته‌تر می‌شود؛ زیرا خسارات معمولاً محصول یک کنش منفرد نیست، بلکه نتیجه زنجیره‌ای از تصمیمات فرماندهی، اوامر سلسله‌مراتبی، اجرای عملیاتی توسط نیروهای تحت امر، واکنش اشخاص ثالث (مانند ناخدا یا مالک کشتی)، شرایط محیطی و حتی تصمیمات بازیگران دیگر در صحنه مخاصمه است. از این رو، بحث اصلی در انتساب خسارات ناشی از محاصره دریایی به فرماندهان نظامی در حقوق ایران، بیش از آنکه صرفاً «وقوع ضرر» باشد، تعیین این است که آیا تصمیم یا ترک تصمیم فرمانده، در معنای حقوقی و عرفی، سبب زیان محسوب می‌شود و آیا این سببیت به اندازه‌ای قوی هست که مسئولیت شخصی را توجیه کند.

در حقوق ایران، چارچوب نظری سببیت عمدتاً در قالب قواعد اتلاف و

مسئولیت مدنی غافل شد که ناظر بر مسئولیت کارمندان دولت و شهرداری‌هاست و میان خسارت ناشی از تقصیر شخصی مستخدم و خسارت ناشی از نقص وسایل ادارات تفکیک می‌کند. هرچند فرمانده نظامی دقیقاً در همان قالب اداری متعارف نمی‌گنجد، اما منطق این ماده برای تعیین مرز مسئولیت شخصی و سازمانی سودمند است. اگر خسارت ناشی از کمبود تجهیزات، نقص سامانه‌های شناسایی، اطلاعات نادرست ساختاری یا سیاست‌گذاری کلان باشد، دشوار است که آن را تماماً به تقصیر شخصی فرمانده نسبت دهیم. اما اگر با وجود فراهم بودن امکانات متعارف، فرمانده در تشخیص، هدایت یا نظارت دچار قصور شده باشد، مسئولیت شخصی او قابل تصور است. بنابراین، تقصیر در این حوزه کارکردی تمایزبخش نیز دارد: به کمک آن می‌توان معلوم کرد که آیا مسئولیت باید متوجه شخص فرمانده باشد یا نهاد نظامی و دولت. این تمایز از نظر جبران خسارت و نیز از حیث عدالت حقوقی اهمیت بسیار دارد؛ زیرا نه باید فرمانده را در برابر هر پیامد ناخواسته‌ای مسئول شناخت و نه باید عنوان مأموریت نظامی را سپری برای فرار از پاسخگویی قرار داد. در نهایت، جایگاه تقصیر در مسئولیت مدنی فرماندهان در اجرای محاصره دریایی را باید محوری، اما نه به معنای ساده و سنتی، دانست. تقصیر در این عرصه مفهومی حرفه‌ای، موقعیت‌محور و مرتبط با سطح اختیار و قدرت تصمیم‌گیری است. هرچه مقام فرماندهی بالاتر و اثر تصمیم گسترده‌تر باشد، انتظار حقوقی از دقت، سنجش و مراقبت نیز بیشتر می‌شود. در نتیجه، اگر فرمانده در مقام اجرای محاصره دریایی، از حدود متعارف احتیاط نظامی عدول کند، آثار زیان‌بار تصمیم خود را نادیده بگیرد، یا بر اجرای درست دستور نظارت کافی نداشته باشد، تقصیر او می‌تواند مبنای مسئولیت مدنی قرار گیرد. برعکس، اگر اقدام او در چهارچوب قانون، بر مبنای اطلاعات متعارف، با رعایت ضرورت و تناسب،



۱۳۸۶: ۳۳۱-۳۳۸). در محاصره دریایی، این معیار به ما می‌گوید صرف اینکه فرمانده یک دستور کلی صادر کرده، به تنهایی کافی نیست؛ باید روشن شود آن دستور یا سیاست عملیاتی، در عرف و منطق حقوقی، چنان نقشی داشته که بدون آن زیان رخ نمی‌داد یا لاقلاً با احتمال غالب رخ نمی‌داد.

با این همه، «آزمون بدون آن» [۱] که در برخی نظام‌ها برای سببیت به کار می‌رود، در پرونده‌های محاصره دریایی به بن‌بست می‌خورد؛ زیرا اگر بگوییم «اگر فرمانده دستور نمی‌داد، زیان رخ نمی‌داد»، پاسخ غالباً مثبت است، اما این پاسخ برای انتساب مسئولیت کافی نیست. بسیاری از اعمال حاکمیتی یا نظامی شرط لازم وقوع پیامدها هستند، اما حقوق همه پیامدها را به تصمیم‌گیرنده منتسب نمی‌کند. بنابراین، باید از سطح شرط لازم فراتر رفت و به سطح «سببیت حقوقی» رسید: آیا زیان، پیامد متعارف و قابل پیش‌بینی تصمیم فرمانده بوده است؟ آیا میان تصمیم و زیان، مداخله‌ای وجود دارد که رابطه را قطع کند؟ آیا رفتار ثالث یا عامل خارجی چنان قوی است که سببیت را به سمت او منتقل کند؟ این پرسش‌ها همان جایی است که سببیت در انتساب مسئولیت فرماندهان نقش تنظیم‌گر پیدا می‌کند.

در سناریوهای محاصره دریایی، چند الگوی رایج برای منازعه بر سر سببیت وجود دارد. نخست، مواردی است که زیان مستقیماً از یک دستور غیرمتعارف یا فاقد احتیاط ناشی می‌شود؛ مثلاً فرمانده دستور توقیف همه شناورها در محدوده‌ای وسیع را بدون سازوکار تشخیص کشتی‌های بی‌طرف یا غیرنظامی صادر می‌کند و در نتیجه کشتی تجاری متحمل خسارت تأخیر، فساد کالا یا خسارت بدنی می‌شود. در چنین وضعی، دستور فرمانده نه تنها شرط لازم، بلکه سبب متعارف زیان است، زیرا زیان از دل همان سیاست عملیاتی بیرون آمده و اجرای آن برای نیروهای تحت

تسبیب و نیز تحلیل‌های دکترین درباره رابطه سببیت و اسباب متعدد بیان می‌شود. ماده ۳۲۸ قانون مدنی ناظر به اتلاف است و ضمان را بر عهده کسی می‌گذارد که مال دیگری را تلف کرده است؛ ماده ۳۳۱ قانون مدنی ناظر به تسبیب است و مقرر می‌کند هر کس سبب تلف مالی شود باید آن را بدهد، مشروط بر اینکه سبب اقوی از مباشر نباشد. این دو ماده نشان می‌دهند که قانون‌گذار میان مباشرت و تسبیب تفکیک کرده و در عین حال، هر دو را مبنای ضمان دانسته است. در محاصره دریایی، فرمانده غالباً مباشر خسارت نیست؛ یعنی او شخصاً کشتی را متوقف نمی‌کند، شلیک انجام نمی‌دهد یا بار را مصادره نمی‌کند. نقش او بیشتر در سطح «سبب‌سازی» قرار می‌گیرد: طراحی و اعلان محاصره، تعیین قواعد درگیری، صدور دستور توقیف/بازرسی، تعیین محدوده و زمان، تخصیص نیرو و نظارت بر اجرای مأموریت. بنابراین، انتساب خسارت به فرمانده بیشتر از مسیر تسبیب می‌گذرد و کلید این انتساب، تحلیل دقیق رابطه سببیت است (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷: ۱۶۹-۱۷۵).

سببیت در حقوق ایران صرفاً یک پیوند فیزیکی یا علمی نیست، بلکه پیوندی هنجاری نیز هست؛ یعنی باید دید عرف و حقوق، کدام عامل را «سبب مسئولیت‌آور» می‌شناسند. در زنجیره‌های پیچیده، ممکن است عوامل متعددی از منظر علمی در وقوع زیان نقش داشته باشند، اما حقوق ناچار است یکی یا چند عامل را به‌عنوان سبب مسئولیت‌زا برگزیند. دکترین حقوقی ایران در این زمینه معمولاً از معیارهایی مانند «سبب متعارف»، «سبب مستقیم»، «سبب اقوی» و «قابلیت پیش‌بینی» برای غربال اسباب استفاده می‌کند. کاتوزیان در تحلیل رابطه سببیت در ضمان قهری تأکید می‌کند که در بسیاری از موارد، مسئله اصلی یافتن «سبب متعارف و مؤثر» است؛ یعنی عاملی که در نگاه عرف، نقش تعیین‌کننده‌تری در تحقق زیان دارد و انتساب زیان به آن عادلانه‌تر و معقول‌تر است (کاتوزیان،



حادثه شده، انتساب زیان به فرمانده به لحاظ سببیت محل تردید است. اما اگر فرمانده با وجود هشدارهای هواشناسی و خطرهای شناخته شده، دستور حرکت یا توقیف در شرایط خطرناک داده و خسارت رخ داده، سببیت تقویت می شود، زیرا خطر و زیان قابل پیش بینی بوده است.

یکی از بحث های مهم در سببیت، «قطع رابطه سببیت» است. در حقوق ایران، اگر عامل جدیدی وارد شود که به عنوان سبب مستقل شناخته شود، ممکن است سببیت بین رفتار نخست و زیان قطع گردد. در محاصره دریایی، این عامل جدید می تواند رفتار عمدی و غیرقابل پیش بینی زبردست، رفتار متقلبانه ناخدا، یا اقدام ثالث باشد. اما هر عامل جدیدی رابطه را قطع نمی کند. معیار اصلی این است که آیا این عامل جدید، در زمره خطرهایی بوده که فرمانده باید پیش بینی و مدیریت می کرد یا نه. اگر خطر در حیطه مدیریت فرمانده قرار دارد (مثل خطر تخلف نیروهای تحت امر در نبود آموزش/نظارت)، ورود آن عامل جدید سببیت را لزوماً قطع نمی کند، بلکه ممکن است سببیت را پیچیده تر و چندلایه کند. کاتوزیان در بحث رابطه سببیت به همین تمایز اشاره می کند که همیشه نمی توان با ظهور یک عامل تازه، سببیت را نفی کرد؛ باید دید عامل تازه چقدر غیرعادی و غیرمتعارف است و آیا در چارچوب خطرهای قابل پیش بینی رفتار نخست می گنجد یا خیر (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۴۶-۳۵۱).

سببیت در این حوزه به ویژه هنگامی حساس می شود که زیان ها غیرمستقیم و اقتصادی باشند؛ مثل خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل، افزایش هزینه بیمه، فساد کالاهای فاسدشدنی یا از دست رفتن فرصت تجاری. این خسارات معمولاً از نظر زمانی و مکانی از عمل توقیف یا محاصره فاصله دارند و همین فاصله، تحلیل سببیت را دشوار می کند. حقوق ایران گرچه خسارت های مالی را به رسمیت می شناسد، اما در انتساب آن ها به یک عامل خاص، معمولاً سخت گیرتر عمل می کند و عرفی

امر قابل پیش بینی بوده است. دوم، مواردی است که دستور کلی مشروع است اما اجرای آن توسط زبردستان با خطای فاحش همراه می شود؛ مثلاً دستور بازرسی صادر شده، ولی واحد اجراکننده برخلاف دستور، به کشتی شلیک می کند یا بار را مصادره می کند. در اینجا سببیت میان فرمانده و زیان دچار چالش می شود: آیا خطای زبردست «سبب مستقل» و قاطع رابطه است یا همچنان می توان گفت قصور در نظارت، آموزش یا کنترل از سوی فرمانده سببیت را حفظ می کند؟ پاسخ در حقوق ایران معمولاً به تحلیل «تسبیب از طریق ترک فعل» و میزان تکلیف فرمانده به نظارت برمی گردد. اگر فرمانده با وجود اطلاع از احتمال تخلف یا فقدان آموزش کافی، نظارت مؤثر را ترک کرده باشد، می توان ترک فعل او را سبب دانست؛ اما اگر تخلف زبردست کاملاً غیرقابل پیش بینی و خارج از کنترل متعارف بوده باشد، رابطه سببیت به نفع فرمانده ضعیف می شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۷۵-۱۷۹).

در این نقطه باید به مسئله اسباب متعدد توجه کرد. در عملیات نظامی، تقریباً همیشه چند سبب در کنار هم حضور دارند: دستور از بالا، تحلیل اطلاعاتی، اجرای میدانی، واکنش طرف مقابل، و شرایط طبیعی. حقوق ایران برای وضعیت اجتماع اسباب، هم از قواعد مدنی (سبب اقوی از مباشر و مانند آن در ماده ۳۳۱) و هم از تحلیل های عام تر بهره می گیرد. در سطح دکترین، باریکلو توضیح می دهد که در اجتماع اسباب، دادرس ناگزیر از ارزیابی میزان تأثیر هر سبب و گزینش سبب یا اسبابی است که از نظر عرف و عدالت حقوقی، انتساب زیان به آن ها مناسب تر است؛ در غیر این صورت، سببیت به یک مفهوم صرفاً فنی تبدیل می شود و از کارکرد هنجاری خود بازمی ماند (باریکلو، ۱۳۹۸: ۸۸-۹۳). در محاصره دریایی نیز همین منطق حاکم است: اگر سیاست کلی محاصره معقول و قانونی بوده، اما یک عامل خارجی مانند طوفان یا اقدام خصمانه طرف مقابل موجب



از مباشر یا سبب مستقل از سبب تابع است؛ سوم، سببیت به عنوان فیلتر هنجاری، مانع انتساب نامحدود خسارات دور و غیرمعارف به فرمانده می شود و میان پیامدهای معارف محاصره و پیامدهایی که بر اثر عوامل مستقل یا واکنش های غیرقابل پیش بینی ایجاد شده اند تمایز می گذارد. در نتیجه، هر دعوی مسئولیت مدنی علیه فرماندهان نظامی در زمینه محاصره دریایی، ناگزیر از بازسازی دقیق زنجیره تصمیم-اجرا-پیامد است تا روشن شود کدام حلقه به گونه ای است که عرف و حقوق، انتساب زیان به آن را منصفانه و منطقی می دانند.

حدود اختیارات قانونی فرماندهان نظامی و تأثیر آن بر مسئولیت مدنی تحلیل حدود اختیارات قانونی فرماندهان نظامی و تأثیر آن بر مسئولیت مدنی در حقوق ایران، مستلزم درک دقیق مرز میان «اعمال حاکمیت» و «تقصیر شخصی» است. در نظام حقوقی ما، اصل بر این است که مأموران دولت، از جمله فرماندهان نظامی، در اجرای وظایف قانونی خود از نوعی مصونیت نسبی بهره مند هستند، مشروط بر آنکه اقدامات آن ها در چارچوب قانون، ضرورت های مأموریت و نظامات دولتی صورت گرفته باشد. با این حال، این اختیارات به معنای خروج مطلق از قلمرو مسئولیت مدنی نیست؛ بلکه حدود این اختیارات، «استاندارد رفتار معارف» را برای فرمانده تعیین می کند. به عبارت دیگر، قانون با اعطای اختیار به فرمانده، هم به او اجازه کنش می دهد و هم چارچوبی می سازد که عدول از آن، «تعدی» یا «تفریط» محسوب شده و مستقیماً به انتساب مسئولیت مدنی منجر می شود.

نقطه عزیمت در بررسی این موضوع، ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی است که جایگاه ویژه ای در تنظیم روابط میان مأموران دولت و زیان دیدگان دارد. طبق این ماده، اگر خسارتی در نتیجه احتیاط مأموران دولت در انجام وظیفه وارد شود، باید میان تقصیر شخصی و نقص وسیله یا تقصیر

بودن و معارف بودن پیامد را پررنگ تر می بیند. در محاصره دریایی، اگر فرمانده تدابیر حداقلی برای عبور ایمن، اعلام قبلی، مسیرهای جایگزین یا استثنای مشخص را رعایت نکرده باشد، خسارت های اقتصادی معارف تر و قابل انتساب تر می شوند؛ اما اگر تدابیر اتخاذ شده و زیان اقتصادی ناشی از واکنش های زنجیره ای بازار یا تصمیمات مستقل شرکت های بیمه باشد، سببیت حقوقی تضعیف می شود. اینجا سببیت همان نقش «فیلتر هنجاری» را ایفا می کند تا مسئولیت بی حد و مرز به فرمانده تحمیل نشود.

نکته دیگر، نسبت سببیت با «تقصیر» است. هر چند شما این بخش را به طور مستقل نخواسته اید، در عمل سببیت از تقصیر جداشدنی نیست، زیرا در پرونده های محاصره دریایی، معیارهای تقصیر (نظیر بی احتیاطی حرفه ای) اغلب همان معیارهایی هستند که در سببیت حقوقی نیز اثر می گذارند؛ به این معنا که اگر تصمیم فرمانده غیرمعارف و بدون احتیاط باشد، هم احتمال وقوع زیان را افزایش می دهد و هم انتساب زیان به او را از نظر عرف معقول تر می کند. قاسم زاده نیز در بحث ارکان مسئولیت مدنی تأکید می کند که رابطه سببیت در عمل با ارزیابی تقصیر و قابلیت پیش بینی گره می خورد و نمی توان آن را صرفاً به یک پیوند مکانیکی تقلیل داد (قاسم زاده، ۱۳۹۴: ۱۷۶-۱۸۲). بنابراین، در انتساب خسارات ناشی از محاصره دریایی به فرماندهان، سببیت صرفاً یک «شرط» نیست، بلکه سازوکاری برای سنجش عدالت انتساب و حدود پاسخگویی است.

در جمع بندی، نقش سببیت در انتساب خسارات ناشی از محاصره دریایی به فرماندهان نظامی در حقوق ایران را می توان در سه کارکرد اصلی دید: نخست، سببیت تعیین می کند که آیا تصمیم یا ترک تصمیم فرمانده در زنجیره وقایع، «سبب معارف و مؤثر» زیان بوده است یا خیر؛ دوم، در حضور اسباب متعدد، سببیت ابزار توزیع مسئولیت و تفکیک سبب اقوی



«تقصیر» دید. در واقع، اختیارات قانونی، معیار «شخص متعارف» را در این حوزه بازتعریف می‌کنند. ما نمی‌توانیم رفتار یک فرمانده در میدان جنگ یا در اجرای محاصره دریایی را با رفتار یک شهروند عادی در شرایط صلح مقایسه کنیم. قانون با اعطای اختیار به فرمانده، در واقع به او اجازه می‌دهد که ریسک‌های معینی را بپذیرد. اگر خسارت در محدوده همان ریسک‌های قانونی و تخصصی رخ دهد، انتساب مسئولیت شخصی به فرمانده دشوار است. قاسم‌زاده تأکید می‌کند که در مشاغل تخصصی، حدود اختیارات و نظامات حرفه‌ای، تعیین‌کننده مرز تقصیر هستند؛ لذا اگر فرمانده در چارچوب نظامات نظامی عمل کرده باشد، حتی در صورت وقوع ضرر، نمی‌توان او را مقصر دانست، مگر اینکه ثابت شود در استفاده از همان اختیارات، از دقت و احتیاط حرفه‌ای عدول کرده است (قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۴۵-۱۴۹).

علاوه بر این، در حقوق ایران، مفهوم «اطاعت از دستور مافوق» نیز با حدود اختیارات فرماندهان گره خورده است. اگرچه در حقوق کیفری، اطاعت از دستور غیرقانونی ممکن است تحت شرایطی رافع مسئولیت باشد، در حقوق مدنی اصل بر این است که دستور غیرقانونی نمی‌تواند مجوز ورود ضرر به دیگری باشد. با این حال، اگر فرماندهی دستوری صادر کند که در ظاهر در حدود اختیارات اوست و زیردستان آن را اجرا کنند، مسئولیت نهایی متوجه صادرکننده دستور (فرمانده) به عنوان «سبب اقوی» خواهد بود. اینجا حدود قانونی اختیار، تعیین‌کننده «قابلیت انتساب» است. اگر فرمانده از اختیارات خود برای صدور دستوری خارج از مأموریت استفاده کند، پیوند سببیت میان سازمان و خسارت قطع شده و مسئولیت به طور کامل بر عهده شخص فرمانده قرار می‌گیرد. باریکلو در بحث ارکان مسئولیت مدنی توضیح می‌دهد که اختیارات قانونی مأموران دولت همواره محدود به اهدافی است که قانون برای آن وضع شده است و

اداری تفکیک قائل شد. در حوزه نظامی، این تفکیک بسیار حساس است؛ زیرا فرماندهان دارای اختیارات گسترده‌ای در صدور دستورات تاکتیکی و راهبردی هستند. اگر خسارت ناشی از نقص در تجهیزات نظامی، دستورات کلان سازمانی یا ماهیت اجتناب‌ناپذیر مأموریت باشد، مسئولیت متوجه دولت است. اما اگر فرمانده از حدود اختیارات قانونی خود خارج شده و به واسطه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی شخصی، خسارتی را به بار آورد، شخصاً مسئول جبران آن خواهد بود. کاتوزیان در تحلیل این ماده اشاره می‌کند که مسئولیت شخصی مأمور زمانی مطرح می‌شود که فعل او با وظیفه‌اش پیوند منطقی نداشته باشد یا در اجرای وظیفه، مرتکب خطایی شود که عرف آن را به حساب شخصیت او می‌گذارد، نه به حساب سازمان (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۱۱-۴۱۵).

حدود اختیارات قانونی در اینجا نقش «مجوز قانونی» را ایفا می‌کند که می‌تواند وصف «نامشروع بودن» را از فعل زبان‌بار بزداید. در حقوق مدنی، ضرری ضمان‌آور است که «عدوانی» یا بدون مجوز باشد. وقتی فرمانده نظامی بر اساس اسناد بالادستی، قوانین دفاعی و مأموریت‌های ابلاغی اقدام به عملیاتی می‌کند، فعل او اصولاً واجد مجوز قانونی است. اما این مجوز، چک سفید برای ورود هرگونه خسارت نیست. اختیارات قانونی همواره با دو قید «ضرورت» و «تناسب» محدود می‌شوند. اگر فرماندهی در اجرای محاصره یا عملیات نظامی، بیش از آنچه برای نیل به هدف قانونی ضرورت دارد، خسارت وارد کند، از حدود اختیارات خارج شده است. صفایی و رحیمی در این باره معتقدند که حتی در مواردی که قانون اجازه انجام فعلی را داده است، شیوه اجرای آن نباید از حد متعارف تجاوز کند؛ چرا که سوءاستفاده از حق یا اختیار قانونی، خود نوعی تقصیر است و موجب ضمان می‌شود (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۸۲-۱۸۵).

تأثیر این حدود بر مسئولیت مدنی فرمانده را می‌توان در نحوه احراز



موجب مسئولیت است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۹۸).

حدود اختیارات قانونی فرماندهان نظامی در حقوق ایران، به عنوان یک «استاندارد مرجع» عمل می‌کند. این حدود از یک سو با ایجاد مصونیت برای اعمال مشروع حاکمیتی، از تزلزل جایگاه فرماندهی جلوگیری می‌کنند و از سوی دیگر، با تعریف دقیق مرزهای مجاز، مانع از پایمال شدن حقوق افراد می‌شوند. تأثیر اصلی این حدود بر مسئولیت مدنی در سه سطح قابل تلخیص است: نخست، تعیین «مشروعیت» یا «عدوانی بودن» فعل؛ دوم، تعیین معیار «تقصیر» بر اساس رفتار یک فرمانده متعارف در چارچوب آن اختیارات؛ و سوم، تعیین «نحوه توزیع مسئولیت» میان شخص فرمانده و دولت. بر این اساس، فرمانده نظامی در حقوق ایران تا زمانی که در دایره ضرورت، تناسب و قانون حرکت کند، از مسئولیت شخصی معاف است، اما به محض خروج از این دایره، اختیارات قانونی دیگر نمی‌توانند مانع از انتساب ضمان به وی گردند.

جبران خسارات اشخاص و اموال در نتیجه اجرای محاصره دریایی جبران خسارات اشخاص و اموال در نتیجه اجرای محاصره دریایی، در حقوق داخلی از منظر مسئولیت مدنی، بر پایه این اندیشه تحلیل می‌شود که هیچ اقتدار عمومی — در شدیدترین وضعیت‌های امنیتی و نظامی — نمی‌تواند خارج از چارچوب قانون، مصلحت عمومی و معیارهای متعارف احتیاط، به جان و مال اشخاص لطمه وارد کند بی‌آنکه نظام حقوقی برای ترمیم آن پیش‌بینی داشته باشد. محاصره دریایی، هرچند ممکن است از منظر راهبردی یا نظامی به‌عنوان ابزاری برای اعمال فشار بر دشمن، کنترل مسیرهای تدارکاتی یا جلوگیری از انتقال تجهیزات و منابع به کار رود، اما در سطح مسئولیت مدنی، پیامدهای آن غالباً در قالب توقیف شناورها، تأخیر در عبور، ضبط یا فساد کالا، آسیب به بدنه کشتی، لطمه به مسافران و خدمه، و در مواردی صدمه بدنی یا فوت اشخاص نمایان

هرگونه انحراف از این اهداف، وصف قانونی بودن را از عمل سلب می‌کند (باریکلو، ۱۳۹۳: ۱۱۲-۱۱۸).

در عملیات پیچیده‌ای مانند محاصره دریایی، اختیارات فرمانده شامل حق توقیف، بازرسی و در صورت لزوم استفاده از قوه قهریه است. تأثیر این اختیارات بر مسئولیت مدنی به این صورت است که اگر خسارتی در جریان یک بازرسی استاندارد و قانونی رخ دهد (مثلاً توقف کشتی برای مدت معقول جهت بررسی مدارک)، این خسارت به دلیل وجود اختیار قانونی، قابل جبران از سوی فرمانده نیست. اما اگر فرمانده از اختیار توقیف برای اذیت و استفاده کند یا کشتی را بیش از حد لازم معطل نگاه دارد، این عمل «تعدی» از حدود اختیار است. در اینجا اختیار قانونی که قرار بود سپری در برابر مسئولیت باشد، به دلیل عدم رعایت حدود، به مبنای اثبات تقصیر تبدیل می‌شود. در واقع، حدود اختیارات هم جنبه اثباتی دارد (برای معافیت) و هم جنبه سلبی (برای اثبات تقصیر در صورت تجاوز از حد).

همچنین باید به رابطه میان «اختیار» و «تکلیف» اشاره کرد. در حقوق عمومی و نظامی، بسیاری از اختیارات فرماندهان در واقع «تکلیف» هستند. فرمانده مکلف است از امنیت مرزها دفاع کند یا محاصره را اجرا نماید. این تکالیف قانونی، مسئولیت مدنی او را تحت تأثیر قرار می‌دهند؛ زیرا ترک فعل در انجام این تکالیف نیز می‌تواند منجر به مسئولیت شود. اگر فرماندهی از اختیار خود برای جلوگیری از یک خسارت بزرگ استفاده نکند (تفریط)، مسئولیت او بر مبنای تقصیر ناشی از ترک فعل شکل می‌گیرد. بنابراین، اختیارات قانونی نه تنها مرزهای کنش، بلکه مرزهای واکنشی فرمانده را نیز تعیین می‌کنند. کاتوزیان در بحث ضمان قهری یادآور می‌شود که هرگاه قانون اجرای وظیفه‌ای را بر عهده کسی بگذارد، امتناع از انجام آن یا انجام ناقص آن به گونه‌ای که به دیگری ضرر بزند،



ایران از طریق نهاد دیه و ارش در قانون مجازات اسلامی سامان یافته، اما این امر مانع از تحلیل مدنی مسئله نیست. در واقع، جبران خسارات بدنی در نتیجه محاصره دریایی می‌تواند هم در قالب دیه یا ارش و هم در قالب سایر زیان‌های مادی و معنوی مورد بررسی قرار گیرد. اگر مثلاً بر اثر تیراندازی غیرضروری به سوی یک شناور تجاری یا مسافری، سرنشینی زخمی شود، اصل لزوم جبران بدیهی است. افزون بر دیه، هزینه‌های درمان، کاهش توان کار، از کارافتادگی، محرومیت از درآمد و در مواردی لطمه معنوی نیز در چهارچوب قواعد عام مسئولیت مدنی قابل مطالبه است. صفایی و رحیمی در تحلیل خسارات ناشی از صدمه جسمی تصریح می‌کنند که ورود آسیب بدنی تنها به میزان مقرر قانونی برای دیه محدود نمی‌شود و در صورت تحقق شرایط، زیان‌های تبعی و نتایج مالی مترتب بر آن نیز می‌تواند مورد مطالبه قرار گیرد، به‌ویژه هنگامی که فعل زیان‌بار در نتیجه تقصیر یا رفتار نامتعارف عامل زیان باشد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۲۳۵-۲۴۱).

خسارات وارد بر اموال در جریان محاصره دریایی تنوع بیشتری دارد. گاه موضوع، تلف یا تخریب مستقیم مال است؛ مانند آسیب دیدن بدنه کشتی، از بین رفتن محموله در اثر شلیک یا انفجار، یا تخریب تجهیزات ناوبری در جریان توقیف. در این موارد، قواعد اتلاف و تسبیب به‌صورت روشن قابل اجراست. هرگاه عمل مأموران نظامی مستقیماً مال را از بین ببرد، ضمان به اتلاف نزدیک‌تر می‌شود و جبران عین یا مثل یا قیمت آن مطرح خواهد بود. اما در بسیاری موارد، خسارت به‌صورت غیرمستقیم یا تدریجی رخ می‌دهد؛ مثلاً کشتی بی‌جهت چند روز یا چند هفته متوقف می‌شود و بار فاسدشدنی از بین می‌رود یا ارزش اقتصادی آن کاهش می‌یابد. در این فرض، تحلیل بیشتر در قلمرو تسبیب قرار می‌گیرد و زیان‌دیده باید رابطه سببیت میان تصمیم یا رفتار مأموران محاصره و تلف یا کاهش ارزش مال

می‌شود. در همه این فروض، مسئله اصلی این است که آیا زیان وارده قابل انتساب به عملیات محاصره و تصمیمات مأموران و فرماندهان مربوط هست یا نه، و اگر پاسخ مثبت است، جبران این خسارت بر عهده چه شخص یا نهادی قرار می‌گیرد. در حقوق ایران، پاسخ به این پرسش از رهگذر قواعد عام مسئولیت مدنی، قواعد اتلاف و تسبیب، مسئولیت دولت و مأموران عمومی، و نیز اصولی مانند لاضرر، منع سوءاستفاده از اختیار و لزوم جبران ضرر ناروا قابل تبیین است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۵-۵۲).

در خصوص خسارات وارد بر اشخاص، نقطه آغاز تحلیل، اصل مصونیت جان، سلامت و حیثیت افراد است. حتی در شرایطی که اقدام نظامی واجد مجوز قانونی باشد، این مجوز تنها در محدوده ضرورت و تناسب اثر دارد و هرگونه آسیب به اشخاص که از این حدود فراتر رود، ضمان‌آور است. اگر در اجرای محاصره دریایی، نیروی تحت امر فرماندهی به کشتی نزدیک شود و در جریان عملیات بازرسی یا توقیف، به مسافران یا خدمه آسیب بدنی وارد گردد، اصل بر این است که چنین خسارتی باید جبران شود، مگر آنکه ورود ضرر از لوازم اجتناب‌ناپذیر و کاملاً متناسب عملیات مشروع باشد و تقصیر شخصی یا سازمانی در آن احراز نشود. ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، هر کس را که بدون مجوز قانونی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت دیگری لطمه وارد کند و موجب ضرر مادی یا معنوی شود، مسئول جبران می‌داند. این ماده، از حیث مبنا، قابلیت انطباق کامل با زیان‌های ناشی از محاصره دریایی را دارد؛ زیرا فرمانده یا مأمور نظامی، علی‌رغم شأن حاکمیتی، از دایره کلی منع ورود ضرر ناروا خارج نیست. تفاوت فقط در این است که «مجوز قانونی» و «ضرورت عملیاتی» باید در ارزیابی رفتار او لحاظ شود (قانون مسئولیت مدنی، ماده ۱؛ قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۰۳-۱۰۹).

در مورد صدمات بدنی و جانی، هرچند بخشی از جبران در نظام حقوقی



یکی حالتی که خسارت ناشی از عمل شخصی و تقصیر مأمور است، و دیگری وضعیتی که زیان نتیجه نقص وسایل ادارات یا مؤسسات یا ترتیبات عمومی است. در اجرای محاصره دریایی، اگر خسارت ناشی از دستور شتاب زده، غیرمتناسب یا خلاف ضابطه فرمانده، یا اجرای نادرست و مقصرانه مأمور باشد، مسئولیت شخصی او مطرح می شود. اما اگر زیان از نارسایی ساختاری، فقدان تجهیزات مناسب بازرسی، ضعف سامانه های شناسایی، یا سیاست کلان سازمانی ناشی شده باشد، دولت یا نهاد عمومی مربوط باید پاسخگو باشد. این تفکیک در مسئله جبران خسارت اهمیت عملی دارد؛ زیرا زیان دیده باید بداند دعوا را علیه چه کسی طرح کند و مبنای مطالبه را بر چه اساسی استوار سازد. صفایی و رحیمی بیان می کنند که در مسئولیت ناشی از اعمال کارگزاران عمومی، معیار اصلی آن است که خسارت تا چه اندازه به «شخصیت حقوقی اداره» و تا چه اندازه به «رفتار شخصی مأمور» منسوب است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۷۵-۱۷۹).

در جبران خسارات اشخاص و اموال، یکی دیگر از مسائل مهم، ارزیابی مشروعیت اصل اقدام نظامی است. اگر اصل محاصره یا اقدام خاص در جریان آن فاقد مبنای قانونی باشد، ورود ضرر اصولاً «نامشروع» تلقی شده و قلمرو جبران گسترده تر می شود. برعکس، اگر اصل اقدام مشروع باشد، زیان دیده باید افزون بر وقوع ضرر، نامتعارف بودن رفتار، تجاوز از حدود ضرورت، یا بی احتیاطی عامل را اثبات کند. به بیان دیگر، مشروعیت اصل عمل، مانع از هرگونه مسئولیت نیست، اما سطح اثبات را تغییر می دهد. باریکلو در بحث مبنای مسئولیت مدنی توضیح می دهد که وجود حق یا اختیار قانونی، هنگامی رافع ضمان است که در حدود هدف قانون، به طور متعارف و بدون سوءاستفاده اعمال شود؛ وگرنه همان اختیار به دلیل خروج از حدود، مبنای ضمان قرار می گیرد (باریکلو، ۱۳۹۳: ۷۹-۸۵). در

را اثبات کند. کاتوزیان در توضیح تفاوت اتلاف و تسبیب تأکید می کند که در تسبیب، هرچند فعل عامل به طور مستقیم مال را از بین نمی برد، اگر زمینه عرفی و متعارف تلف را فراهم آورد، ضمان برقرار می شود و هیچ ضرورتی ندارد که رابطه علیت به معنای مادی و بلاواسطه باشد؛ همین که عرف، عامل را منشأ زیان بشناسد کافی است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۳۱-۳۳۸).

در زمینه محاصره دریایی، یکی از مهم ترین انواع خسارت مالی، خسارت ناشی از تأخیر است. این خسارت ممکن است به شکل افزایش هزینه سوخت، دستمزد کارکنان، توقف عملیات بندری، از دست رفتن فرصت های قراردادی، خسارت ناشی از فساد یا افت کیفیت کالا، و حتی مطالبه خسارت از سوی طرف های تجاری ثالث بروز کند. در حقوق ایران، هرچند نسبت به برخی اقسام خسارت عدم النفع رویکرد احتیاطی وجود داشته، اما خسارات ناشی از تأخیر در صورتی که قطعی، مستقیم و قابل اثبات باشد، در قلمرو جبران قرار می گیرد. قاسم زاده در تحلیل شرایط ضرر قابل جبران، بر «مسلم بودن»، «مستقیم بودن» و «قابلیت انتساب» تأکید می کند و یادآور می شود که ضررهای تبعی و اقتصادی نیز هرگاه نتیجه طبیعی و متعارف رفتار زیان بار باشند، قابل مطالبه اند (قاسم زاده، ۱۳۹۴: ۱۲۱-۱۲۸). بنابراین، اگر کشتی ای که محموله دارویی یا مواد غذایی حمل می کند، بدون توجیه کافی و برخلاف ضوابط در محدوده محاصره متوقف شود و کالا فاسد گردد، خسارت وارده به صاحب کالا و متصدی حمل، در اصل قابل جبران است؛ زیرا تلف کالا نتیجه ای متعارف و پیش بینی پذیر از توقیف ناموجه یا طولانی مدت بوده است.

در این میان، تشخیص شخص مسئول اهمیت زیادی دارد. در حقوق ایران، زیان های ناشی از اقدامات مأموران عمومی غالباً بر اساس ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی تحلیل می شود. این ماده میان دو وضعیت تفکیک می کند:



را تعدیل کند و تمام بار جبران را بر دوش یک طرف نگذارد (قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۸۸-۱۹۳). در زمینه محاصره دریایی، این قاعده می‌تواند در مواردی مانند خاموش کردن عمدی سامانه شناسایی، فرار از بازرسی، حمل کالای ممنوعه یا تمرد از فرمان‌های متعارف نظامی مطرح شود. با این حال، این نقش نباید بهانه‌ای برای رفع کامل مسئولیت از مأموران شود، مگر آنکه رفتار زیان‌دیده چنان قوی و مستقل باشد که رابطه سببیت را قطع کند.

از منظر اثبات دعوا نیز جبران خسارات ناشی از محاصره دریایی با دشواری‌هایی همراه است. زیان‌دیده باید وقوع ضرر، میزان آن، رابطه سببیت و در بسیاری موارد نامتعارف بودن رفتار مأموران یا فرماندهان را ثابت کند. در عمل، اسناد حمل، گزارش‌های بندری، گواهی‌های کارشناسی دریایی، سوابق رادیویی و ناوبری، گزارش‌های پزشکی و صورت‌مجلس بازرسی می‌توانند نقش تعیین‌کننده داشته باشند. هرچه عملیات در محیط نظامی و امنیتی تری رخ داده باشد، دسترسی زیان‌دیده به ادله دشوارتر می‌شود و همین امر ضرورت توجه دادرس به امارات، قرائن و گزارش‌های کارشناسی را بیشتر می‌کند. بار اثبات نباید به‌گونه‌ای تفسیر شود که در عمل راه جبران بسته شود؛ زیرا فلسفه مسئولیت مدنی، حمایت از زیان‌دیده و بازگرداندن تعادل از دست‌رفته است، نه ایجاد مانع صوری برای احقاق حق. صفایی و رحیمی در بحث ادله و ارزیابی خسارت بر این نکته تأکید دارند که دادگاه باید با رویکردی واقع‌بینانه، از مجموع اوضاع و احوال برای احراز وقوع و میزان ضرر استفاده کند و جبران را به بهانه دشواری محاسبه، به کلی منتفی نسازد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۲۶۳-۲۶۸).

در نهایت، باید گفت جبران خسارات اشخاص و اموال در نتیجه اجرای محاصره دریایی در حقوق ایران، بر مبنای همان اصول عام مسئولیت مدنی

محاصره دریایی، همین منطق حاکم است: فرمانده و مأموران نمی‌توانند به صرف عنوان «عملیات نظامی» از پاسخگویی مدنی معاف شوند؛ بلکه باید نشان دهند که اقدام آنان لازم، متناسب، کنترل‌شده و مطابق با ضوابط بوده است.

از حیث شیوه جبران نیز قواعد عمومی مسئولیت مدنی قابل اعمال است. اصل بر جبران کامل خسارت است؛ یعنی باید تا حد امکان زیان‌دیده در وضعیتی قرار گیرد که اگر زیان واقع نمی‌شد، در آن قرار داشت. در خسارات مالی، این امر با پرداخت مثل یا قیمت مال تلف‌شده، جبران هزینه‌های تحمیلی، و جبران کاهش ارزش مال انجام می‌گیرد. در خسارات بدنی، افزون بر دیه و هزینه‌های درمان، ممکن است جبران خسارت معنوی نیز مطرح شود. قانون مسئولیت مدنی در مواد ۱، ۲ و ۹ اصل جبران خسارت مادی و معنوی را پذیرفته است. بنابراین، اگر بر اثر محاصره دریایی، نه تنها مال شخص از بین برود، بلکه حیثیت تجاری او نیز لطمه ببیند، یا خانواده فرد آسیب‌دیده متحمل آلام معنوی قابل توجه شوند، اصل امکان مطالبه این نوع زیان‌ها از منظر حقوقی قابل دفاع است، هرچند در رویه قضایی ممکن است نسبت به ارزیابی و اثبات آن‌ها محدودیت‌هایی وجود داشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۵۲-۵۸).

مسئله دیگر، سهم زیان‌دیده در ورود خسارت است. در برخی موارد، کشتی یا مالک کالا ممکن است با نقض دستورات مشروع، عدم همکاری در بازرسی، ارائه اطلاعات نادرست یا ورود به منطقه ممنوعه در تشدید خسارت نقش داشته باشد. در چنین حالتی، قواعد مربوط به تقصیر زیان‌دیده یا دخالت فعل متضرر در ایجاد خسارت قابل اعمال می‌شود و ممکن است میزان جبران کاهش یابد. قاسم‌زاده با اشاره به نقش فعل زیان‌دیده در کاهش یا توزیع مسئولیت، توضیح می‌دهد که هرگاه ضرر نتیجه مشترک رفتار عامل زیان و متضرر باشد، دادرس می‌تواند مسئولیت



حمل و حتی طرف‌های قراردادی) تماس نزدیک پیدا می‌کند. چالش حقوقی اصلی از همین نقطه آغاز می‌شود؛ فرمانده باید در وضعیتی تصمیم بگیرد که در آن، ضرورت‌های نظامی معمولاً سرعت و قاطعیت می‌طلبد، اما نظام مسئولیت مدنی با منطق احتیاط، پیش‌بینی‌پذیری و منع ورود ضرر ناروا عمل می‌کند. هر قدر فاصله میان این دو منطق بیشتر شود، احتمال بروز تعارض و در نتیجه طرح مسئولیت مدنی علیه فرماندهان افزایش می‌یابد.

نخستین چالش، ابهام در مرز «اختیار قانونی» و «تجاوز از حدود اختیار» است. در حقوق داخلی، مأموران عمومی از جمله فرماندهان نظامی اصولاً زمانی مسئولیت شخصی پیدا می‌کنند که از حدود وظایف و اختیارات خود خارج شوند یا در اجرای آن، مرتکب تقصیر شخصی شوند. ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی با تفکیک میان تقصیر مأمور و نقص ترتیبات یا وسایل اداره، مبنای کلاسیک این تحلیل است. اما در محاصره دریایی، تعیین اینکه تصمیم فرمانده دقیقاً در چارچوب اختیار بوده یا از آن فراتر رفته، آسان نیست؛ زیرا بسیاری از تصمیمات عملیاتی ماهیت «تقدیری» دارند و قانون‌گذار غالباً جزئیات رفتاری را تعیین نمی‌کند. در چنین فضایی، خطر آن وجود دارد که فرمانده هر تصمیم سخت‌گیرانه‌ای را به عنوان «اقتضای مأموریت» توجیه کند و در مقابل، زیان‌دیده نیز هر خسارت را «خروج از حدود اختیار» بداند. از این رو، دادرس ناگزیر است معیارهای عرفی و حرفه‌ای را به‌عنوان محک استفاده کند و بسنجد که آیا فرمانده متعارف آگاه و متخصص، در همان شرایط، تصمیم مشابهی می‌گرفت یا خیر (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۴۱۱-۴۱۵). این معیار عرفی، در عین حال که منعطف است، خود منشأ چالش است؛ زیرا عرف در عملیات نظامی، پیچیده و چندلایه است و به اطلاعاتی وابسته است که معمولاً همه آن در اختیار دادگاه یا زیان‌دیده قرار نمی‌گیرد.

استوار است، اما ویژگی‌های خاص محیط نظامی و دریایی، نحوه اعمال این اصول را پیچیده‌تر می‌سازد. جان و مال اشخاص - در بستر عملیات نظامی - از حمایت حقوقی برخوردار است و هرگاه زیانی فراتر از حدود ضرورت، تناسب و مجوز قانونی وارد شود، اصل بر لزوم جبران است. این جبران ممکن است متوجه شخص فرمانده، مأمور اجراکننده، یا دولت و نهاد عمومی مربوط باشد؛ بسته به اینکه منبع خسارت، تقصیر شخصی، خطای اجرایی، یا نقص ساختاری و سازمانی باشد. خسارات قابل جبران نیز محدود به تلف مستقیم مال یا صدمه بدنی نیست، بلکه زیان‌های تبعی، اقتصادی و در مواردی معنوی را نیز دربر می‌گیرد، مشروط بر آنکه رابطه سببیت و قطعیت نسبی آن‌ها اثبات شود. بر این مبنای محاصره دریایی هرچند ممکن است یک ابزار مشروع نظامی تلقی شود، اما هیچ‌گاه نمی‌تواند قلمرویی معاف از مسئولیت مدنی ایجاد کند؛ زیرا در نهایت، منطق حقوق اقتضا دارد که هر ضرر ناروا، متناسب با منشأ و سبب خود، ترمیم گردد و تعادل برهم‌خورده میان قدرت عمومی و حقوق اشخاص دوباره برقرار شود.

چالش‌های حقوقی اجرای محاصره دریایی و بازتاب آن در مسئولیت مدنی فرماندهان

اجرای محاصره دریایی به دلیل ماهیت خاص خود در مرز میان «اقتدار عمومی» و «حقوق خصوصی اشخاص» حرکت می‌کند و همین موقعیت بینابینی، چالش‌های حقوقی متعددی می‌سازد که بازتاب مستقیم آن در مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی آشکار می‌شود. محاصره دریایی از یک سو به‌عنوان ابزار تحقق اهداف امنیتی یا نظامی، واجد منطق عملیاتی و اقتضانات سخت‌گیرانه است و از سوی دیگر، در عمل با منافع اشخاص خصوصی، اموال تجاری، آزادی رفت‌وآمد، امنیت جان خدمه و مسافران، و حقوق اشخاص ثالث (اعم از مالکان کالا، شرکت‌های بیمه، متصدیان



مؤثر» نقشی تعیین کننده دارد. کاتوزیان در تبیین سببیت، تأکید می کند که دادرسی باید از میان عوامل متعدد، عاملی را که عرف آن را منشأ اصلی زیان می شناسد برگزیند و انتساب را بر مبنای عدالت و منطق اجتماعی سامان دهد (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۳۱-۳۳۸). بازتاب این امر در مسئولیت فرماندهان آن است که اگر تصمیم فرمانده صرفاً زمینه ای دور برای وقوع ضرر بوده و عامل مستقل دیگری نقش تعیین کننده داشته باشد، سببیت ممکن است علیه فرمانده شکل نگیرد؛ اما اگر دستور، سیاست یا فقدان نظارت فرمانده در عرف «عامل اصلی» تلقی شود، سببیت برقرار می شود، حتی اگر مباشر زیان شخص دیگری باشد.

چالش چهارم، تعارض میان منطق مسئولیت مدنی مبتنی بر جبران و منطق حاکمیتی مبتنی بر اقتدار و مصلحت عمومی است. در حقوق ایران، اعمال حاکمیت و تصمیمات کلان دولتی گاه از منظر مسئولیت مدنی با حساسیت خاصی مواجه اند، زیرا بیم آن می رود که مسئولیت پذیری گسترده، تصمیم گیری عمومی را فلج کند. اما از سوی دیگر، محروم کردن زیان دیدگان از جبران نیز با فلسفه عدالت ترمیمی ناسازگار است. ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی دقیقاً برای ایجاد تعادل میان این دو منطق وضع شده است: در جایی که زیان ناشی از نقص اداره یا ترتیبات عمومی است، دولت مسئول است؛ و در جایی که تقصیر شخصی مأمور احراز شود، مأمور مسئول خواهد بود (قانون مسئولیت مدنی، ماده ۱۱؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۷۵-۱۷۹). بازتاب این تعادل در محاصره دریایی آن است که زیان های ناشی از سیاست های کلان و ساختارهای اجرایی به سمت مسئولیت دولت سوق می یابد، اما هر جا که تصمیم یا رفتار فرمانده رنگ شخصی و مقصرانه بگیرد، امکان مسئولیت شخصی او تقویت می شود. این تفکیک البته همیشه روشن نیست و یکی از مهم ترین چالش های حقوقی همین «مرزگذاری» است.

چالش دوم، دشواری احراز تقصیر در محیطی است که تصمیم گیری مبتنی بر اطلاعات ناقص، تهدیدهای متغیر و فشار زمانی است. تقصیر در مسئولیت مدنی، در تحلیل رایج حقوق ایران، عدول از رفتار متعارف و احتیاط لازم است. اما «احتیاط لازم» در محاصره دریایی با احتیاط در روابط عادی مدنی تفاوت دارد. فرمانده ممکن است ناچار باشد به قرائن ناقص تکیه کند، احتمال خطر را بالا بسنجد و دستور توقیف یا بازرسی صادر کند. اگر بعداً معلوم شود کشتی بی طرف یا تجاری بوده و خسارت دیده، پرسش این است که آیا فرمانده مقصر است یا تصمیم او تصمیمی متعارف در چارچوب ریسک های عملیاتی بوده است. قاسم زاده در بحث معیار تقصیر در فعالیت های تخصصی توضیح می دهد که تقصیر باید با معیار «شخص متعارف همان حرفه» سنجیده شود و نمی توان انتظارات غیرواقعی از متخصص داشت؛ با این حال، هر جا که بی احتیاطی آشکار یا بی مبالایی فاحش وجود داشته باشد، مسئولیت ثابت می شود (قاسم زاده، ۱۳۹۴: ۱۴۵-۱۴۹). این منطق در محاصره دریایی به معنای آن است که فرمانده تا حدی از «حاشیه امن تصمیم گیری» برخوردار است، اما اگر تصمیم او فاقد حداقل های احتیاط حرفه ای باشد—مثلاً بی توجه به هشدارهای روشن، بدون قواعد روشن درگیری، یا بدون سازوکار تشخیص کشتی های غیرنظامی—تقصیر قابل احراز خواهد بود.

چالش سوم، مسئله سببیت در زنجیره های پیچیده عملیات است. خسارات ناشی از محاصره دریایی غالباً محصول یک عامل واحد نیست؛ توقف کشتی ممکن است به دستور فرمانده، اجرای مأمور توسط زیردستان، مقاومت یا اشتباه ناخدا، شرایط جوی، و حتی واکنش های طرف مقابل مرتبط باشد. در چنین وضعی، تعیین اینکه «سبب حقوقی» خسارت کدام است، دشوار می شود. قواعد اتلاف و تسبیب در قانون مدنی، به ویژه مواد ۳۲۸ و ۳۳۱، ظرفیت تحلیل را فراهم می کنند، اما در عمل، معیار «سبب متعارف و



ناگزیر است از امارات، قرائن و کارشناسی بیشتر بهره بگیرد تا بار اثبات به شکلی غیرعادلانه بر دوش زیان دیده سنگینی نکند. صفایی و رحیمی در بحث اثبات و ارزیابی ضرر اشاره می کنند که دادگاه باید از مجموع اوضاع و احوال و امارات نوعی برای احراز مسئولیت استفاده کند و دشواری محاسبه یا دسترسی به اسناد را به معنای نفی اصل جبران نگیرد (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۲۶۳-۲۶۸). بازتاب عملی این مسئله در محاصره دریایی آن است که گاه اختلاف بر سر «علت توقیف» یا «حدود ضرورت» شکل می گیرد و اگر اسناد در دسترس نباشد، امکان داوری منصفانه دشوارتر می شود و همین امر می تواند هم به زیان زیان دیده و هم به زیان فرمانده (به دلیل سوءبرداشت از اوضاع) تمام شود.

چالش هفتم، مسئله مسئولیت ناشی از ترک فعل و ناکامی در پیشگیری از خسارت است. در عملیات محاصره، گاهی خسارت نه از اقدام مستقیم بلکه از عدم اقدام لازم پدید می آید؛ مانند ناتوانی در مدیریت ازدحام شناورها، عدم ایجاد سازوکار عبور امن برای کشتی های مجاز، یا عدم ارائه هشدارهای کافی. در حقوق ایران، ترک فعل نیز در صورتی که تکلیف قانونی یا عرفی برای اقدام وجود داشته باشد، می تواند مبنای مسئولیت قرار گیرد. کاتوزیان در بحث مسئولیت ناشی از ترک فعل تأکید می کند که هرگاه شخص در موقعیتی قرار دارد که باید به منظور جلوگیری از ورود ضرر اقدام کند و از این اقدام خودداری می کند، در صورت تحقق سایر شرایط، مسئولیت مدنی قابل تصور است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۹۸-۱۰۲). در محاصره دریایی، فرمانده از منظر ساختار فرماندهی و اختیارات سازمانی، موقعیت ویژه ای دارد و اگر تدابیر لازم برای کاهش خطرهای قابل پیش بینی را اتخاذ نکند، ممکن است مسئول شناخته شود. بازتاب این مسئله در دعاوی مدنی آن است که زیان دیده صرفاً بر «عمل» مأمور تکیه نمی کند، بلکه بر «نظام تصمیم گیری و نظارت» نیز انگشت می گذارد

چالش پنجم، خسارات اقتصادی و غیرمستقیم و مسئله دامنه جبران است. محاصره دریایی اغلب به خساراتی می انجامد که مستقیم و فیزیکی نیستند: تأخیر، افزایش هزینه حمل، از دست رفتن فرصت تجاری، فساد کالا، جریمه های قراردادی، افزایش نرخ بیمه و مانند آن. در حقوق ایران، اصل بر جبران خسارت است، اما شرط هایی مانند مسلم بودن، قابل پیش بینی بودن و وجود رابطه سببیت متعارف، در خسارات اقتصادی نقش پررنگ تری دارند. قاسم زاده در بیان شرایط ضرر قابل جبران، به همین قیود اشاره می کند و توضیح می دهد که ضررهای احتمالی یا بسیار دور، اصولاً قابلیت مطالبه ندارند مگر آنکه در چارچوب نتایج طبیعی و متعارف فعل زیان بار قرار گیرند (قاسم زاده، ۱۳۹۴: ۱۲۱-۱۲۸). بازتاب این امر در مسئولیت مدنی فرماندهان آن است که حتی اگر اصل توقف یا بازرسی غیرموجه باشد، دادگاه ممکن است همه زنجیره خسارات اقتصادی را به فرمانده منتسب نکند و تنها آن بخش را که نتیجه متعارف و قابل پیش بینی رفتار اوست قابل جبران بداند. همین موضوع، محل منازعه جدی در دعاوی است، زیرا زیان دیده معمولاً کل پیامدهای اقتصادی را مطالبه می کند، اما نظام مسئولیت مدنی برای جلوگیری از «مسئولیت نامحدود»، ناگزیر از محدودسازی است.

چالش ششم، مشکل اثبات و دسترسی به اسناد در بستر امنیتی و نظامی است. در محاصره دریایی، بسیاری از اطلاعات مربوط به علت توقیف، گزارش های اطلاعاتی، قواعد درگیری و دستورات عملیاتی ممکن است محرمانه باشد یا دسترسی به آن برای زیان دیده دشوار گردد. در نتیجه، زیان دیده در اثبات تقصیر، سببیت و حتی ماهیت اقدام (مشروع یا نامشروع بودن آن) با مانع روبه رو می شود. در حقوق مسئولیت مدنی، اصل بر این است که مدعی باید ارکان دعوا را اثبات کند، اما وقتی یکی از طرفین در موقعیت انحصاری نسبت به ادله قرار دارد، دادگاه در عمل



پذیرفته می‌شود و نه به شکل مطلق نفی؛ بلکه در یک طیف قرار می‌گیرد که سر آن «اقدام مشروع و متعارف» و سر دیگر آن «خروج از حدود اختیار و بی‌احتیاطی حرفه‌ای یا قصور در نظارت» است. هر پرونده ناگزیر باید در پرتو همین چالش‌ها و با بازسازی دقیق اوضاع و احوال عملیاتی، میزان ضرورت و تناسب تصمیمات، و پیوند عرفی و حقوقی میان تصمیم فرمانده و زیان وارده تحلیل شود تا هم مصلحت عمومی و اقتدار دفاعی آسیب نبیند و هم حقوق اشخاص در برابر ضرر ناروا بی‌پناه نماند (باریکلو، ۱۳۹۳: ۱۱۲-۱۱۸؛ کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۳۴۶-۳۵۱).

نتیجه‌گیری

مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در اجرای محاصره دریایی را نمی‌توان صرفاً ذیل یک الگوی ساده «تقصیر/بی‌تقصیر» توضیح داد، بلکه با پدیده‌ای چندلایه مواجهیم که در آن، هم ملاحظات حقوق عمومی (حاکمیت، صلاحیت‌ها و مصونیت‌های کارکردی)، هم قواعد مسئولیت مدنی (ورود ضرر، قابلیت انتساب، سببیت و تقصیر)، و هم قیود حقوق بین‌الملل بشردوستانه و حقوق دریاهای (ضرورت نظامی، تناسب، تفکیک، احتیاط و حمایت از اشخاص و اموال غیرنظامی) به‌صورت هم‌زمان در تعیین دامنه مسئولیت دخالت دارند. از این رو، نتیجه مهم نخست آن است که «اجرای محاصره» به خودی خود منشأ مسئولیت نیست؛ منشأ مسئولیت زمانی شکل می‌گیرد که اجرای محاصره از حیث ماهیت، هدف، ابزار و شیوه اجرا از استانداردهای الزام‌آور حقوقی عدول کند و در نتیجه آن، ضرری نامشروع و قابل انتساب به فعل یا ترک فعل فرمانده یا نیروهای تحت امر او محقق شود.

و قصور فرمانده در طراحی و کنترل را علت اصلی خسارت معرفی می‌کند. چالش هشتم، توزیع مسئولیت میان فرمانده، زیردستان و دولت است. محاصره دریایی به ندرت با یک تصمیم فردی انجام می‌شود؛ یک شبکه تصمیمی-اجرایی در کار است. اگر زیان ناشی از شلیک غیرموجه زیردست باشد، آیا فرمانده مسئول است یا مباشر؟ اگر دستور کلی مشروع بوده اما اجرای آن منحرف شده، نقش فرمانده چیست؟ ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی و نیز منطق تسبیب در قانون مدنی ابزار تحلیل را فراهم می‌کند: اگر تقصیر شخصی زیردست در حدی باشد که رابطه سببیت میان سیاست فرمانده و زیان را قطع کند، مسئولیت بیشتر به سمت مباشر می‌رود؛ اما اگر انحراف نتیجه فقدان آموزش، نظارت یا دستورالعمل‌های روشن باشد، فرمانده به عنوان سبب اقوی یا دست‌کم به عنوان مقصر در نظارت، در دایره مسئولیت قرار می‌گیرد (قاسم‌زاده، ۱۳۹۴: ۱۶۹-۱۷۵؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۸۲-۱۸۵). همین توزیع، از چالش‌های مهم حقوقی است، زیرا اگر دادگاه بیش از حد مسئولیت را بر فرمانده متمرکز کند، عدالت فردی مخدوش می‌شود و اگر همه چیز را به زیردستان فروبکاهد، نقش مدیریتی فرمانده نادیده گرفته می‌شود.

در آخر گفتنی است که چالش‌های حقوقی اجرای محاصره دریایی در حقوق ایران را می‌توان در چند محور هم‌پوشان دید: ابهام در حدود اختیارات و معیار رفتار متعارف در شرایط جنگی، دشواری احراز تقصیر حرفه‌ای در تصمیم‌های تقدیری، پیچیدگی سببیت در زنجیره‌های چندعاملی، تعارض میان منطق حاکمیتی و منطق جبران خسارت، گستردگی و پیچیدگی خسارات اقتصادی، دشواری اثبات در محیط امنیتی، نقش ترک فعل در شکل‌گیری ضرر، و مشکل توزیع مسئولیت میان سطوح مختلف فرماندهی و سازمان. بازتاب همه این چالش‌ها در مسئولیت مدنی فرماندهان این است که مسئولیت آنان نه به شکل مطلق



فاحش دستور از سوی نیروهای تحت امر بدون امکان نظارت متعارف رخ دهد، امکان قطع یا تضعیف رابطه سببیت مطرح می‌شود. در عین حال، پیچیدگی زنجیره سببیت نباید به عنوان راهی برای نفی مطلق مسئولیت تلقی شود؛ بلکه باید به صورت موردی و با تمرکز بر نقش تصمیم فرمانده در ایجاد «خطر نامتعارف» یا «افزایش ریسک» ارزیابی گردد.

نتیجه محوری دیگر، تفکیک میان مسئولیت شخصی فرمانده و مسئولیت دولت است. از منظر تحلیلی، هرگاه اقدام فرمانده در چارچوب صلاحیت قانونی، دستور مافوق، و استانداردهای ضرورت و تناسب انجام شود و خطای شخصی قابل انتساب احراز نگردد، منطق حقوقی به سمت مسئولیت دولت (به عنوان متولی اعمال حاکمیت و سازمان دهنده عملیات) گرایش پیدا می‌کند؛ زیرا زیان دیده نباید به دلیل حاکمیتی بودن عمل از جبران خسارت محروم بماند و دولت در جایگاه «مباشر سازمانی» و «منتفع از اقدام» قرار دارد. در مقابل، هرگاه فرمانده از حدود اختیارات یا دستورات تجاوز کند، یا مرتکب تقصیر سنگین و تخطی آشکار از قواعد حمایتی شود، مسئولیت شخصی او قابل طرح است و حتی ممکن است در کنار مسئولیت دولت (مسئولیت تضامنی/تعدد اسباب) مطرح گردد. به بیان دقیق تر، مسئولیت دولت و فرمانده در بسیاری از فروض رابطه «جانشینی کامل» ندارند؛ بلکه می‌توانند هم پوشان باشند: دولت به سبب انتساب فعل مأمور و سازمان دهی عملیات و فرمانده به سبب خطای شخصی، تصمیم غیرقانونی یا قصور در نظارت.

در حوزه جبران خسارت نیز نتیجه گیری این است که با توجه به ماهیت زیان های محتمل در محاصره دریایی (خسارات مالی مستقیم، از بین رفتن محموله ها، تأخیر و افزایش هزینه های تجاری، آسیب به کشتی و تجهیزات، و نیز خسارات جانی و معنوی ناشی از مخاطرات انسانی)، نظام جبران باید تلفیقی از «جبران کامل» و «تعدیل متناسب» باشد. از یک

در سطح حقوق ایران، چارچوب کلی مسئولیت مدنی همچنان بر سه رکن استوار است: فعل زیان بار (اعم از اقدام یا ترک اقدام)، ورود ضرر، و رابطه سببیت میان آن دو؛ و تقصیر در بسیاری از فروض، نقش کلیدی در احراز «قابلیت انتساب» ایفا می‌کند. با این حال، در موضوع محاصره دریایی که ماهیتی حاکمیتی و مبتنی بر تصمیم و اقدام نظامی دارد، تحلیل تقصیر باید «حرفه ای/وظیفه ای» و متناسب با اقتضائات فرماندهی و شرایط عملیاتی انجام شود؛ بدین معنا که معیار سنجش، صرف رفتار یک فرد عادی نیست، بلکه رفتار «فرمانده متعارف» در شرایط مشابه با لحاظ اطلاعات در دسترس، فوریت، محدودیت ها و خطرات محیطی است. نتیجه آنکه تقصیر در این حوزه بیشتر در قالب هایی مانند بی مبالائی در ارزیابی اهداف، عدم رعایت احتیاط های لازم، صدور دستور نامتناسب، بی اعتنائی به هشدارهای مربوط به حضور غیر نظامیان، یا استمرار محاصره با علم به پیامدهای غیرقانونی آن ظهور می‌یابد. همچنین ترک فعل نیز می‌تواند مبنای مسئولیت باشد؛ مثلاً هنگامی که فرمانده با وجود امکان و تکلیف به اصلاح دستور، توقف عملیات یا ایجاد کریدورهای انسانی، از اقدام مؤثر خودداری کند و این خودداری به طور قابل انتساب سبب ورود خسارت گردد.

از حیث سببیت، یافته ها نشان می‌دهد در عملیات پیچیده ای مانند محاصره دریایی، سببیت غالباً خطی و ساده نیست و با زنجیره ای از عوامل انسانی، فنی و محیطی همراه است. بنابراین تحلیل سببیت باید بر پایه «سببیت عرفی و حقوقی» و معیار «قابلیت پیش بینی» سامان یابد. اگر خسارت، نتیجه متعارف و قابل پیش بینی تصمیم یا دستور فرمانده باشد (مانند توقیف غیرموجه کشتی های غیر نظامی یا ممانعت از عبور کالاهای ضروری برخلاف الزامات حمایتی)، انتساب تقویت می‌شود. اما اگر خسارت عمدتاً ناشی از عوامل مستقل و غیرقابل پیش بینی باشد، یا در اثر نقض



کاهش ریسک ورود خسارت، در صورت وقوع ضرر نیز امکان دآوری دقیق درباره تقصیر، سببیت و حدود مسئولیت را فراهم می‌کند و از تصمیم‌گیری‌های سلیقه‌ای و پسینی می‌کاهد. بنابراین نتیجه کلی این است که مسئولیت مدنی فرماندهان نظامی در محاصره دریایی، نه یک مسئولیت مطلق و نه کاملاً نفی‌شدنی است؛ بلکه مسئولیتی مبتنی بر ترکیب معیارهای تقصیر حرفه‌ای، قابلیت انتساب، و سببیت حقوقی، با یک لایه مکمل از مسئولیت دولت در اعمال حاکمیتی است؛ الگویی که می‌تواند هم کارآمدی عملیات را حفظ کند و هم از حقوق و منافع مشروع اشخاص زیان‌دیده حمایت مؤثر به عمل آورد.

[۱]. but-for

سو اصل بر جبران کامل ضرر است؛ از سوی دیگر، شرایط اضطراری و ملاحظات امنیتی نمی‌تواند به‌عنوان مجوز نفی جبران تلقی شود، اما ممکن است در ارزیابی تقصیر، سببیت و میزان خسارت مؤثر واقع شود. همچنین در خسارات غیرمستقیم و تبعی (مانند از دست رفتن سود یا اختلال در زنجیره تأمین)، ضرورت دارد معیارهای دقیق‌تری برای احراز قابلیت انتساب و پیش‌بینی‌پذیری اعمال شود تا از تبدیل مسئولیت به تعهد نامحدود جلوگیری گردد.

مهم‌ترین جمع‌بندی سیاست‌گذارانه این پژوهش آن است که برای پیشگیری از تعارض میان ضرورت‌های نظامی و حقوق زیان‌دیدگان، باید استانداردهای رفتاری فرماندهان در اجرای محاصره دریایی شفاف‌سازی و نهادینه شود: تدوین قواعد روشن درباره اهداف قابل محاصره، سازوکار ارزیابی کشتی‌ها و محموله‌ها، ثبت و مستندسازی تصمیمات فرماندهی، نظارت مؤثر بر نیروهای تحت امر، سازوکارهای اخطار و اطلاع‌رسانی، و پیش‌بینی مسیرهای امدادی و انسانی. چنین استانداردهایی علاوه بر



میزان، ۱۳۹۴.

۴. کاتوزیان، ناصر. الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری (دوره مقدماتی حقوق مدنی). چاپ یازدهم، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۶.
۵. قانون مجازات اسلامی. مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس شورای اسلامی.
۶. قانون مدنی. مصوب ۱۳۰۷/۲/۱۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی.
۷. قانون مسئولیت مدنی. مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ مجلس شورای ملی.

منابع

۱. باریکلو، علیرضا. مسئولیت مدنی. چاپ پنجم، تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳.
۲. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله. مسئولیت مدنی. چاپ نهم، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، ۱۳۹۷.
۳. قاسم‌زاده، سید مرتضی. مبانی مسئولیت مدنی. چاپ هفتم، تهران: نشر