



شورای عالی کارشناسان رسمی دادگستری  
مدیریت هماهنگی آزمونها

صبح جمعه

# آزمون متقاضیان کارشناسی رسمی دادگستری

## شهریورماه ۱۳۸۴

دفترچه سؤالات رشته : امور وسایط نقلیه دریایی و غواصی کد : ۱۹

مدت : ۱۰۰ دقیقه

تعداد : ۲۵ سوال

شماره صندلی :

نام و نام خانوادگی :

### توضیحات :

- نوع سؤالات : چهارگزینه ای      کتاب : باز      نمره منفی : دارد
- ۱- دفترچه سؤالات و پاسخنامه و کارت ورود به جلسه را حتماً جداگانه به مراقبین تحویل دهید .
- ۲- پاسخ کلیه سؤالات را فقط در پاسخنامه علامت بنزید .

## بسم الله الرحمن الرحيم

لطفاً با مطالعه دقیق متن زیر پاسخ صحیح هریک از سوالات چهارگزینه ای ۱ تا ۲۵ را که بمنظور تسهیل در نظریه کارشناسی شما تهیه شده است در پاسخنامه علامت بزنید .

### « حادثه کشتی جیمز کوک - قضیه مرجع قضائی بوشهر »

- ۱- شرکت لایروبی ژاندونل یکی از کشتی های خود به نام جیمز کوک با طول سرتاسری ۱۴۵ متر، عرض ۲۵/۵ متر، عمق ۱۰/۶ متر، تناژ ۱۷۱۵۰ تن DWT، سال ساخت ۱۹۹۲ میلادی در هلند و قدرت موتور ۱۹۳۰۰ اسب بخار را برای انجام تعمیرات به تاسیسات کشتی سازی بندر بوشهر اعزام می دارد .
- ۲- کشتی سازی نقشه های داکینگ کشتی جیمز کوک، چگونگی استقرار کشتی بر روی حوضچه و همچنین بلاک چینی حوضچه را تهیه نموده و به تائید نماینده شرکت ژاندونل می رساند .
- ۳- در ساعت ۱۳ مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۲۰ کشتی جیمز کوک با استفاده از راهنمای اعزامی از سوی اداره کل بندر و کشتیرانی بوشهر و با کمک یک فروند یدک کش تحت فرماندهی آقای آلن لیون ( تبعه بلژیک ) به داخل حوضچه شناور هدایت می شود و طنابهای کشتی ( دو طناب مهارپاشنه کشتی از سمت چپ و راست به قرقره ریلی یا ریل وینچ داک و دو طناب مهاردیگرسینه کشتی از سمت چپ و راست به قرقره ثابت داک ) متصل می گردد .
- ۴- عملیات داکینگ قبل از شروع از طریق داک مستر با فرمانده کشتی به صورت شفاهی مرور می گردد . متعاقباً کشتی جیمز کوک از طریق پاشنه بدون استفاده از نیروی محرکه کشتی [ با کمک یدک کش و کنترل نیروهای وارده از طریق طنابهای مهار ] بر روی زین از پیش طراحی شده می نشیند .
- ۵- عملیات تعمیرات بدنه کشتی طبق برنامه انجام می شود و در مورخ ۸۳/۱۲/۲۴ کشتی جهت آنداکیگ آماده می گردد . در ساعت ۱۱/۴۵ دقیقه پس از غوطه ورگردیدن حوضچه، کشتی از روی داک جدا گردیده و شناور می شود . اداره بندر برای عملیات آنداکیگ از همان راهنما و یدک کش اعزامی هنگام داکینگ کشتی، استفاده نموده و عملیات آنداکیگ را هدایت می نماید .
- ۶- در ساعت ۱۵:۲۰ دقیقه مورخ ۸۳/۱۲/۲۴ کشتی جیمز کوک برای خروج از داک آماده می شود . شرح عملیات خروج همانند عملیات ورودی بصورت شفاهی بین فرمانده کشتی آقای آلن لیون و داک مستر مرور می گردد .
- ۷- پس از الحاق راهنمای اداره بندر عملیات خروج با جداسازی طنابهای سینه کشتی که به قرقره ثابت متصل بوده است آغاز می گردد . با توجه به وزش باد، خروج کشتی از داک به صورت زیگزاک صورت می گیرد .
- ۸- انحراف سینه کشتی به سمت راست و نزدیک شدن پاشنه کشتی از سمت چپ به دیوار جانبی داک با واکنش فرمانده در استفاده از موتورهای BOW THRUSTER و همچنین دو طناب پاشنه خنثی گردیده و خروج کشتی از داک با سرعت تقریبی ۰/۶ گره دریایی آغاز می گردد .

۹- در حالی که  $\frac{4}{5}$  کشتی از داک خارج شده بود فرمانده کشتی با روشن نمودن موتور سمت چپ کشتی تلاش می نماید پاشنه کشتی از دیواره مجاور داک را جدا نموده از تصادم کشتی با داک جلوگیری نماید .

۱۰- در ساعت ۱۵:۴۵ دقیقه مورخ ۸۳/۱۲/۲۴ به علت فشار زیاد ، طناب سمت راست کشتی متصل به قرقره متحرک سمت چپ داک از قسمت نزدیک به کشتی پاره گردیده باعث می گردد تیکه های طناب بصورت شلاقی به طرف کشتی و داک پرت شود. مع الوصف به دلیل اختلاف ارتفاع ، برخورد طناب با کشتی خسارت قابل ملاحظه ای را به کشتی وارد نمی آورد ولی متأسفانه قسمت دیگر طناب که به طرف داک ضربه می زند با آقای جان هادسون ( نماینده شرکت ژاندونل و تبعه انگلستان ) و آقای مجیدپورسرمیلوان کشتی سازی برخورد می کند و باعث می شود در جا آنها را دو نیم کرده و جان خود را از دست بدهند .

۱۱- به علت حادثه منتهی به قتل ، کشتی جیمز کوک توقیف شده ، فرمانده آن بازداشت می شود . نیروی انتظامی مسئولین درجه اول کشتی سازی را نیز به اداره آگاهی دعوت نموده عملیات تحقیق شروع می گردد .

۱۲- با وصول گزارش اداره آگاهی به مرجع قضائی در بوشهر از شما بعنوان کارشناس دادگستری دعوت می شود وارد صحنه شده و نظریه کارشناسی خود را تهیه فرمائید .

### ۱- نقش فرمانده کشتی در این قضیه هنگام عملیات داکینگ و آنداکنگ چه بوده است ؟

- ۱) هنگام عملیات داکینگ و آنداکنگ ناظر عملیات است و هرگونه حادثه بعهد مسؤلین داک می باشد
- ۲) در فرآیند عملیات با مشورت راهنما و مسؤلیت وی تصمیم گیری می نماید
- ۳) تا قبل از اتصال طناب کشی به داک مسؤلیت دارد بعد از آن هیچگونه مسؤلیتی نخواهد داشت
- ۴) مسؤل هدایت ایمن کشتی در هر وضعیتی می باشد و اختیار دارد هر دستوری را که ایمنی کشتی را به خطر اندازد لغو کند

### ۲- نقش راهنمای اداره بندر در این قضیه چه بوده و به کدام بند قانونی استناد می نمایند ؟

- ۱) راهنمای اداره بندر نقش مشاور برای فرمانده کشتی را دارد و فقط در صورت درخواست فرمانده کشتی هدایت کشتی را بعهد می گیرد ( ماده ۲۳ آئین نامه بندر های ایران )
- ۲) راهنمای اداره بندر پس از حضور در پل فرماندهی عملاً هدایت کشتی را بعهد می گیرد ( قانون دریائی ایران )
- ۳) راهنمای اداره بندر پس از اتصال طناب یدک کش ، عملیات مانور کشتی در محوطه بندر یا داک را بعهد گرفته و مسؤل هرگونه حادثه می باشد ( ماده ۵۰ قانون دریائی ایران )
- ۴) راهنمای اداره بندر هیچگونه مسؤلیتی در این عملیات نداشته و فقط اطلاعات خود را در اختیار فرمانده کشتی قرار می دهد ( ماده ۳۰ قانون بیمه ایران )

۳- نقش داک مستر در این قضیه چه بوده است ؟

- ۱) داک مستر فقط در مقابل کشتی سازی مسئول است و لذا حادثه مربوط به کشتی ربطی به وی ندارد
- ۲) داک مستر مسئولیت داکینگ و آنداکینگ کشتی در داخل حوضچه رابعهده دارد و این امر زمانی که موتور کشتی خاموش می باشد اهمیت ویژه ای پیدا می کند .
- ۳) داک مستر هیچگونه مسئولیتی جز هماهنگی عملیات ساحل و کشتی را بعهده ندارد
- ۴) داک مستر به راهنما چگونگی عملیات داکینگ و آنداکینگ را تشریح می کند تا به فرمانده کشتی منتقل نماید .

۴- نقش یدک کش در عملیات داکینگ و آنداکینگ چه بوده است ؟

- ۱) یدک کش در این فرایند تحت نظر فرمانده کشتی عمل نموده و در مقابل راهنما پاسخگو می باشد
- ۲) یدک کش در این فرایند تحت نظر داک مستر عمل نموده و در مقابل راهنما پاسخگو می باشد
- ۳) یدک کش تحت امر راهنما کار می کند ولی بر اساس درخواست مالک کشتی یا فرمانده کشتی به فرایند عملیات فراخوانده می شود
- ۴) یدک کش در این فرایند تحت امر داک مستر عمل نموده ولی بر اساس درخواست مالک کشتی یا فرمانده به عملیات فرا خوانده می شود

۵- با توجه به ساعت و تاریخ حادثه برای اینکه در اسرع وقت کشتی را از توقیف آزاد نموده و

فرمانده کشتی از بازداشت خارج شود و تعطیلات پایان سال باعث معطلی کشتی نشود چه اظهار نظری به مرجع قضائی می نمایند ؟ « از مرجع قضائی درخواست می نمایم .....»

- ۱) موضوع به مسئولین اداره بندر و کشتیرانی منعکس شود و با دستور آن اداره و اخذ تعهد از فرمانده کشتی ، کشتی از توقیف خارج گردد . در غیاب فرمانده نماینده ( اجنت ) کشتی موضوع را پیگیری نماید
- ۲) به نماینده ( اجنت ) کشتی ابلاغ نماید دیه کامل دو نفر را به صندوق دادگستری واریز نموده فیش آن را برای رفع توقیف به مرجع قضائی تسلیم نماید
- ۳) از بازرس اداره کار گزارش مبسوطی درخواست نموده و بر اساس یافته های گزارش مذکور عمل نماید
- ۴) از شرکت های بیمه کننده کشتی و بیمه کننده کشتی سازی و کلوپ پی اند آی کشتی بخواهد نماینده معرفی کرده و تضمینات کافی ( اعم از نقدی یا بانکی ) به دادگاه بسپارند تا بتوان در غیاب کشتی به پرونده رسیدگی کرد

۶- عملیات داکینگ و آنداکنگ کشتی جیمز کوک را با عملیات کشتی سازی های دیگر منطقه مقایسه کنید چه نقاط ضعف و قوتی در آن می بینید ؟

- ۱) عملیات داکینگ و آنداکنگ در ایران بسیار قدیمی است و قابل مقایسه با دیگر کشتی سازی های منطقه نیست . اصلاً در دویی چنین مسائلی پیش نمی آید که احتیاج به رسیدگی داشته باشد
- ۲) برای کشتی سازی در ایران بودجه زیادی مصرف شده است و آخرین تکنولوژی در اختیار مهندسین و تکنسین های ایرانی می باشد . اگرچه در هر نقطه از جهان حادثه پیش می آید و نمی توان توقع داشت هیچ وقت تصادف یا حادثه ای نداشته باشیم
- ۳) کشتی سازی ها برای خود مقررات و روشهایی دارند که لازم الاجراء و نافذ می باشد این موضوع ربطی به مدرن بودن یا نبودن تجهیزات ندارد . البته در بعضی از کشتی سازی ها مقررات و روشها غیر از شفاهی به طور کتبی به فرمانده ابلاغ می شود فرمانده حق خواهد داشت هر جا مشکلی پیش آید اعتراض ( protest ) کتبی صادر نماید
- ۴) وقتی مالک یک شرکت فرانسوی نظیر ژاندونل حاضر می شود کشتی خود را به جای دویی به بنادر ایران اعزام نماید این امر به معنی تشابه کامل عملیات در کشتی سازی های ایران و منطقه خلیج فارس است

۷- متفاوت بودن ملیت های افراد در این حادثه ( جان هادسون تبعه انگلستان ، مجید پور تبعه ایران و آلن لیون فرمانده کشتی تبعه بلژیک ) چه تاثیری در نظریه کارشناسی ، شما خواهد داشت ؟

- ۱) قبل از حضور در دادگاه قوانین و مقررات سه کشور بلژیک ، انگلستان و ایران در بخش حوادث دریایی را مطالعه می کنیم سپس بر مبنای آن نظریه کارشناسی خواهیم داد
- ۲) چون حادثه در ایران رخ داده است قوانین و مقررات ایران نافذ است . پرداخت دیه به بازماندگان حادثه بر اساس مقررات انگلستان و ایران خواهد بود
- ۳) حوادث دریایی تابع کنوانسیونها و مقررات بین المللی است لذا مقررات بلژیک و انگلستان مانعی در اظهار نظر کارشناسی اینجانب نخواهد داشت
- ۴) هیچکدام

۸- هدایت کشتی هنگام عملیات داکینگ و آنداکنگ بعهده کدام شخص یا اشخاص زیر می باشد ؟

- ۱) با خاموش شدن موتور های کشتی به عهده داک مستر است هر چند فرمانده همیشه حق وتو دارد
- ۲) با خاموش شدن موتور های کشتی به عهده راهنما و داک مستر است هر چند فرمانده همیشه حق وتو دارد
- ۳) راهنما و فرمانده کشتی هنگام عملیات داکینگ ، داک مستر و فرمانده کشتی هنگام عملیات آنداکنگ
- ۴) داک مستر ، فرمانده کشتی و راهنما به طور توأمان

۹- برای تکمیل نظریه کارشناسی خود به چه اشخاصی مراجعه می نمائید ؟

- ۱) نماینده کشتی جیمز کوک در بوشهر ، داک مستر ، کارشناس وزارت کار ، شرکت بیمه و اداره بندر
- ۲) نماینده کشتی جیمز کوک در بوشهر ، مسئولین اداره بندر و کشتیرانی بوشهر ، اداره کل کار بندر بوشهر
- ۳) فرمانده کشتی جیمز کوک در هر جای دنیا که باشد ، شرکت بیمه و اداره کار
- ۴) هیچکدام از موارد فوق سوابق موجود در پرونده را به طور کامل مطالعه می نمایم و این امر کافی است

۱۰- این حادثه چه ربطی به اداره کار پیدا می کند ؟

- ۱) هیچ ربطی به اداره کار ندارد . حادثه دریائی است و مقررات دریایی بر آن حاکم می باشد
- ۲) ارتباط آن به دلیل بیمه های تامین اجتماعی است و صرفاً بورکراسی اداری است
- ۳) برای اینکه بتوان دیه مقتولین را از بیمه گرفت گزارش اداره کار لازم می باشد
- ۴) هنگام حوادث حین کار اولین اقدامی که باید صورت بگیرد بازرسی وزارت کار می باشد که گزارش فنی جامعی توسط نماینده مربوطه تهیه می شود

۱۱- این حادثه چه ارتباطی به نیروی انتظامی دارد ؟

- ۱) حادثه فوق به دلیل حضور ملیتهای متفاوت احتیاج به اینترپول ( نیروی انتظامی ) دارد
- ۲) هرگونه حادثه منجر به قتل و جرح باید با حضور نیروی انتظامی رسیدگی و گزارش مربوطه تهیه شود
- ۳) ربطی به نیروی انتظامی ندارد کاری است که صوری انجام می شود
- ۴) هیچکدام

۱۲- گزارش نیروی انتظامی چقدر برای بررسی های کارشناسی شما موثر است ؟

- ۱) اگرچه گزارش مهم و موثری است ولی برای قضایای مربوط به حوادث دریایی استفاده زیادی ندارد
- ۲) گزارش مهم و موثری است ولی فقط برای افتتاح پرونده در دادگاه کاربرد دارد
- ۳) چون بر مبنای شاهدان عینی و تحقیقات زمان حادثه تهیه می گردد و فرصت صحنه سازی را از طرفین می گیرد گزارش موثر و مهمی می باشد
- ۴) هیچکدام

۱۳- ارتباط این حادثه به موسسه رده بندی کننده کشتی چیست ؟

- ۱) اگر حادثه خیلی مهم باشد موسسه رده بندی توسط مالک کشتی در جریان قرار می گیرد
- ۲) موسسه رده بندی به دلیل مقررات کلاس از کشتی بازدید می کند
- ۳) موسسه رده بندی معمولاً بعد از حادثه گزارش فنی و بی نظر خود را تهیه نموده تسلیم مالک می نماید
- ۴) هیچکدام

۱۴- اگر هنگام مطالعه پرونده معلوم شد احتیاج به کارشناسان دیگر با صلاحیت متفاوت می باشد

چه می کنید ؟

- ۱) پس از مطالعه پرونده با کارشناسان دیگر تماس گرفته با آنها مشورت می کنم
- ۲) به کشتی سازی خبر می دهم
- ۳) به فرمانده یا مالک کشتی و به شرکت کلوپ پی اند آی و بیمه گر خبر می دهم
- ۴) هیچکدام

۱۵- مهمترین مدرک مستند در این حادثه کدام یک از موارد زیر است ؟

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| ۱) دفتر ثبت وقایع در کشتی سازی  | ۲) دفتر ثبت وقایع کشتی LOG BOOK             |
| ۳) دفتر ثبت وقایع نیروی انتظامی | ۴) دفتر ثبت وقایع وزارت کار و تامین اجتماعی |

۱۶- اصالت مفاد مندرج در دفتر ثبت وقایع کشتی را چگونه تشخیص می دهید ؟

- (۱) دفتر ثبت حرکت کشتی و ثبت اتوماتیک حرکت موتورها
- (۲) دفتر ثبت پل فرماندهی کشتی با ثبت اطلاعات چیف میت ( افسر اول ) کشتی
- (۳) دفتر ثبت وقایع کشتی با ثبت وقایع کشتی سازی
- (۴) هیچکدام از موارد فوق از کارشناس اصالت خط استفاده می نمایم

۱۷- استفاده فرمانده کشتی از موتور در حالی که  $\frac{4}{5}$  کشتی از داک خارج شده بوده است ، چگونه

توجیه می شود ؟

- (۱) فرمانده برای جلوگیری از تصادم کشتی با داک باید موتور خود را روشن می کرده است
- (۲) ممکن است فرمانده موتور را روشن کرده باشد ولی زاویه پروانه ها صفر باشد و اصلاً مشکلی در عملیات ایجاد نکند
- (۳) فرمانده کشتی اختیار دارد هر لحظه برای ایمنی کشتی هرکاری که لازم باشد انجام دهد
- (۴) فرمانده از اختیار خود برای جلوگیری از برخورد کشتی با داک استفاده کرده است در این صورت مسئول عواقب آن می باشد و طبق مقررات بخش مربوط به مسئولیتها و اختیار مالک در قانون دریایی ایران رفتار خواهد شد .

۱۸- در این صورت جان باختن دونفر در این حادثه را چگونه بررسی و درمورد آن اظهار نظر میکنید؟

- (۱) فرمانده باید دیه دو نفر را بپردازد
- (۲) فرمانده اقدامی غیر عمدی کرده است و از پوشش بیمه ای برای دریافت غرامت استفاده می کند
- (۳) مالک کشتی مسئول خسارات حادثه شده است و فرمانده در مقابل مالک جوابگو است
- (۴) فرمانده عمداً در ایجاد حادثه نقش داشته است و باید شخصاً خسارت بازماندگان را بپردازد

۱۹- مسئولیت جان باختن آقای جان هادسون بعهده کیست ؟

- |                  |                           |
|------------------|---------------------------|
| (۱) شرکت ژاندونل | (۲) شرکت کشتی سازی        |
| (۳) خودش         | (۴) نماینده کشتی در بوشهر |

۲۰- به نظر شما علت تامه سانحه چیست ؟

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| (۱) استفاده فرمانده از موتور در داخل داک  | (۲) وزش باد هنگام عملیات آنداکنگ |
| (۳) زیگزاک رفتن کشتی هنگام عملیات آنداکنگ | (۴) پاره شدن طناب                |

۲۱- در تماسی که با فرمانده جیمز کوک می گیرید نامبرده استفاده از زبان فارسی هنگام عملیات

آنداکنگ را علت اصلی عدم اطلاع از وضعیت حاکم و در نتیجه استفاده اجباری از موتور اعلام می کند . این قضیه چقدر برای شما قابل قبول است ؟

- (۱) کاملاً قابل قبول است چون بین یدک کش ، راهنما و داک مستر صحبتها فارسی مبادله می شود و فرمانده نمی فهمد چه چیزهایی بین آنها رد و بدل می شود
- (۲) در این صورت از راهنما می خواهم توضیح دهد بعد بر اساس توضیح راهنما اظهار نظر می نمایم
- (۳) از فرمانده یدک کش می خواهم توضیح دهد و به دفتر ثبت وقایع یدک کش مراجعه می نمایم
- (۴) هیچکدام

۲۲- اگر فرمانده بگوید موتور را روشن کردم ولی با زاویه پروانه صفر و عین این موضوع

در LOG BOOK نوشته شده باشد در این صورت چه می کنید ؟

- (۱) قبول می کنم
- (۲) با فرمانده دوم موضوع را کنترل مجدد می کنم
- (۳) با مدیر ماشین موضوع را کنترل می کنم
- (۴) هیچکدام

۲۳- کوتاهترین راه برای اتمام توقیف کشتی کدام گزینه است ؟

- (۱) اخذ تعهد از مالک کشتی برای پرداخت خسارات در صورت محکوم شدن در آینده
- (۲) اخذ ضمانت نامه بانکی کلوپ پی اند آی کشتی
- (۳) اخذ تعهد از مالک کشتی و مدیر کشتی سازی برای تبعیت از حکم صادره دادگاه در آینده
- (۴) هیچکدام

۲۴- آیا در این حادثه هیچ مسئولیتی متوجه راهنما نخواهد بود ؟

- (۱) خیر- راهنما نقش مشاور را دارد
- (۲) تمامی مسئولیتها متوجه راهنماست که اجازه استفاده از زبان فارسی را داده است
- (۳) ۲۰٪ غرامت دیه را باید راهنما بدهد
- (۴) از نظر قانونی راهنما در مقابل مالک کشتی مسئولیتی ندارد ولی اداره بندر با استفاده از مقررات داخلی با مشارالیه برخورد خواهد کرد

۲۵- آیا مالک یا فرمانده می تواند از حق قانونی خود یعنی محدودیت مسئولیت استفاده کند ؟

- (۱) بله طبق مقررات یورک آنتورپ رول از این حق استفاده می کند
- (۲) خیر صددرصد غرامت را باید مالک یا فرمانده بپردازند
- (۳) قانونی دریایی ایران برای اینگونه موارد ۱۰۰ لیره استرلینگ به ازاء هر کیلوگرم پیش بینی کرده است
- (۴) هیچکدام

الف - ر  
موفق باشید