



نقد و بررسی الگوی ایرانی حقوق دریایی و بایسته های اصلاح آن با هدف تسریع در فعالیت های دریایی

علی حاجت پور قلعه رودخانه^۱

چکیده

اختلافات دریایی نوعی خاص از دعاوی تلقی شده که نیاز به بررسی تخصصی دارد. در الگوی ایرانی کنونی، بسیار دیر هنگام به این قضیه توجه شد و از این حیث مورد انتقاد است. پس از پیگیری های مکرر سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ملی نفتکش ایران، لایحه تشکیل دادگاه دریایی به مجلس ارسال شد که هنوز هم بی توجه مانده است. این پژوهش به روش تحلیلی توصیفی انجام شده و هدف آن است که الگوی ایرانی حل اختلافات دریایی مورد ارزیابی قرار گیرد. چنین نتیجه شد که جزئیات خاص همچون سقف زمانی و مکانی در برخی مسائل در لایحه جدید لحاظ نشده و در عین حال به صلاحیت ها توجهی نشده است. از این رو الگوی کنونی به فرض موفقیت دارای نقص بوده و نیاز به بازبینی دارد. نیاز است که دغدغه های هر دو شرکت ملی نفتکش و سازمان بنادر و دریانوردی مودر توجه قرار گیرد. در عین حال توصیه شده که مجلس شورای اسلامی نسبت به بررسی لایحه مذکور، تعجیل نماید.

واژگان کلیدی:

حقوق دریایی، الگوی ایرانی، بایسته های اصلاح، دادگاه دریایی، قانون دریایی

۳۴

دوره ۱۳، شماره ۲، پیاپی ۳۴
تابستان ۱۴۰۴

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:
۱۴۰۱-۱۲-۰۲
تاریخ پذیرش:
۱۴۰۲-۰۶-۰۷
صص: ۳۱۰-۲۹۵

شابا چاپی: ۵۵۹۹-۲۳۲۲

رتبه علمی

ب

بررسی صنعت گواهی در:
JOURNALS.MSRT.IR



۱- مقدمه و بیان مسئله

لزوم دادرسی های تخصصی در دعاوی، یک ضرورت بوده که بیش از پیش به برقراری عدالت کمک می کند. منابع فقهی کثیری در مورد لزوم دادرسی تخصصی وجود دارد که به موجب آنها، سازمان قضائی نیروهای مسلح، دادگاه ویژه روحانیت و چند دادگاه تخصصی دیگر شکل گرفته است. در سال ۱۳۴۳ قانون دریایی کشور به تصویب رسید که باتوجه به پیشینه دریانوردی در ایران و مبادلات تجاری با کشورهای مختلف جهان، از ضروریات بوده و به عقیده اکثر حقوقدانان این نیاز امروزه بیشتر محسوب می شود. به موجب این قانون، لزوم تشکیل دادگاه دریایی توصیه شده که به رغم گذشت پنج دهه متأسفانه محقق نشده است. دعاوی دریایی عمدتاً جنبه بین المللی داشته و در مرحله نخست، پرسنل دادرسی دریایی می بایست به زبان انگلیسی تسلط کامل داشته باشند. در حال حاضر بیش از ۲۰ کنوانسیون در مورد دریانوردی وجود داشته که کشور ما به اکثر آنها ملحق شده و از منابع حقوقی در این حوزه محسوب می شود. از طرف دیگر ساکن ماندن کشتی خسارات سنگینی به دنبال دارد که از این جهت بررسی تخصصی و زودهنگام این موارد ضرورت دارد. در حال حاضر انگلستان به عنوان کشور پیشرو در صنعت دریانوردی شناخته شده که دادرسی تخصصی دعاوی دریایی در این کشور جایگاه ویژه ای دارد. در کشور ما سازمان کشتی رانی و شرکت ملی نفت کش جمهوری اسلامی دو سازمان اصلی بوده که عمده فعالیت های دریانوردی کشور را در دست دارند و لذا هر یک به نوبه خود براساس دغدغه های سازمان، اقدام به پیشنهاد طرحی برای تشکیل دادگاه دریایی کرده اند.

بسیاری از قوانین کشور می تواند در مورد مسائل دریایی قابل اجرا باشد. مثلاً طلب حق و حقوق کارکنان کشتی می تواند در حیطه قوانین مدنی و کار باشد. اما قانون دریایی در این موارد منبع حقوقی تخصصی محسوب شده و صور مختلف روابط حقوقی را برشمرده است. طبیعتاً سپرده شدن دعاوی مرتبط به دادگاه های عمومی، دیدگاه عمومی بودن اختلاف را به پیش می کشد. پس نیاز است که به صورت تخصصی به حل این دعاوی پرداخته شود. در حال حاضر، شورای داوری دریایی در تهران تشکیل گردیده که باتوجه به صلاحیت سپرده شده به آنها به حل اختلافات کوچک دریایی می پردازند.

بخشی از دعاوی دریایی نیز جنبه بین المللی داشته که نیاز است آئین دادرسی ویژه ای برای آن تدوین شود. مثلاً حضور اشخاص بیگانه که به دلایلی در ایران مشکل حقوقی مرتبط با کشتی داشته اند، نیازمند تخصص در مورد کنوانسیون های بین المللی، ارتباط مناسب با سفارت های خارجی و هماهنگی حقوقی بر پایه کنوانسیون های بین المللی بوده که به عنوان یک چالش در حوزه تشکیل دادگاه دریایی شناخته شده است. تأخیر ۵۹ ساله در تأسیس دادگاه دریایی قابل تأمل بوده و نیاز است که قوه قضائیه نسبت به تربیت پرسنل دادگاه دریایی، برای فعالیت آنها در آینده اقدام نماید.

پس از تلاش های مکرر برای تأسیس دادگاه های دریایی که شرکت ملی نفت کش و سازمان بندرها و کشتیرانی از بانیان آن بودند، سرانجام در اوایل سال ۱۴۰۰ لایحه تشکیل دادگاه دریایی از طرف دولت به مجلس شورای اسلامی ارسال شد و لیکن هم اکنون نیز پس از گذشت حدود دو سال، مورد بررسی قرار نگرفته است. از دیدگاه محقق، این لایحه دارای کاستی هایی بوده که دغدغه های تشکیل دادگاه دریایی را برآورد نمی نماید. از این رو به الگوی ایرانی این مهم انتقاد وارد است و باتوجه به این که ماهیت این الگو از نوع ایرانی می باشد؛ می بایست کاستی های آن عنوان گردد. محقق بر آن شده که ضمن برشمردن مشکلات این مهم، پیشنهادها برای اصلاح این الگو را ارائه نماید.



۲- سوالات و اهداف

سؤال پژوهش اینکه کاستی‌های الگوی ایرانی دادرسی دعاوی دریایی چیست و راهکارهای اصلاح آن شامل چه مواردی می‌باشد. هدف پژوهش نیز پاسخ‌دهی به این سؤال است.

۳- پیشینه پژوهش

تقی زاده و احمدی (۱۳۹۴) در مورد مبنای مسئولیت قاچاق کالا از طریق دریا توسط متصدی حمل‌ونقل دریایی در کنوانسیون‌های رتردام، و هامبورگ تحقیقی انجام دادند که کنوانسیون هامبورگ را کمی افراطی خواند و سپس رتردام را تعدیل‌کننده و بروکسل را تکمیل‌کننده کنوانسیون‌ها خواند. محبی و آذری (۱۳۹۵) در یک تحقیق با عنوان «دعوی متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها، دستاورد قرار ۲ نوامبر ۲۰۱۲ در قضیه کشتی ویرجینیا جی (پاناما/ گینه بیسائو)» بیان کردند که جمهوری پاناما و جمهوری گینه بیسائو طی توافقی از طریق تبادل نامه‌هایی در تاریخ ۲۹ ژوئن و ۴ ژوئیه ۲۰۱۱ پذیرفتند اختلاف خود را در قضیه کشتی ویرجینیا جی به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها ارجاع دهند. ایزانلو و همکاران (۱۳۹۵) مسئولیت‌های دریایی در حقوق ایران با کنوانسیون‌های بین‌المللی را مقایسه کردند. امیر بایرامی (۱۳۹۶) طی یک تحقیق در مورد تصادم کشتی‌ها، بیان کرد که معاهده بروکسل در مورد کشورهایی که عضو کامل آن هستند صادق است و درباره دیگر کشورها، نیاز به تعهد به عمل متقابل به معاهده بوده تا بتوان در این خصوص، قضاوت نمود. بر این مبنای، اگر هر دو کشتی، حامل بار قاچاقی باشند که از مرزهای رسمی عبور نکرده‌اند باشد، هیچ‌یک از طرفین مسئول جبران خسارت دیگری نبوده و محاکمه اتباع صرفاً به واسطه جرم دریایی قاچاق کالا می‌باشد. ایزانلو (۱۳۹۶) حقوق دریایی را به صورت تطبیقی در قوانین ایران، فرانسه، بریتانیا و آمریکا مقایسه کرد، در این تحقیق، سکوت حقوق ایران درباره آثار انحراف بحث شده و مبنای فقهی آن را قوی‌تر دانسته‌اند.

لويس (۲۰۰۰) طی یک تحقیق، صلاحیت دادگاه‌های جهانی در مورد دعاوی دریایی که به واسطه قاچاق کالا اتفاق می‌افتد را بررسی کرد. استون (۲۰۰۱) طی یک تحقیق، چند نمونه دعاوی حقوقی دادگاه عالی آمریکا را بررسی کرد که در چندین مورد، دادگاه عالی اقدام به صدور رأی نموده و در موارد دیگر، صلاحیت آن را شعب هم‌ارز که آن را برای دعاوی دریایی صالح دانسته، ارجاع داده است. فورست (۲۰۰۹) طی یک تحقیق، دعاوی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل را بررسی کرد و راهکارهای حل اختلاف از جمله روش داوری در اختلافات دریایی را بررسی کرد و نتیجه این شد که چنین روش حل اختلاف، بسیار ساده‌تر از پیگیری‌های قضائی خواهد بود. وسترنمن (۲۰۱۰) طی یک تحقیق، از یک نمونه پرونده انتقاد کرد که بر مبنای آن دادگاه حقوقی داخلی که بنا به درخواست دادگاه عالی آمریکا صلاحیت رسیدگی به قاچاق دریایی را یافته بود.

تحقیقات پیشین عمدتاً جرائم دریایی و یا مسائل قاچاق کالا را بررسی کرده‌اند. هیچ‌یک از تحقیقات مستقیماً به مسئله دعاوی دریایی نپرداخته‌اند. در داخل کشور نیز تحقیقاتی در مورد ماهیت این نوع دادگاه‌ها انجام شده، اما به صورت اخص در مورد دعاوی دریایی مطلبی بیان نشده که در این تحقیق برای نخستین بار الگوی ایرانی حل دعاوی دریایی مورد واکاوی قرار گرفته است.

۴- ملاحظات مفهومی و نظری

ذیل این قسمت ابتدا مبانی حل اختلافات دریایی بیان شده، سپس الگوی ایرانی این مهم معرفی گردیده که زمینه برای انتقادات وارده به آن فراهم گشته است.

۴-۱ الگوی ایرانی حقوق دریایی



باتوجه به اینکه مسائل دریایی مختص یک کشور نبوده، حقوق دریایی برای کارایی بیشتر همواره از عناصر بین‌المللی سود برده است. زیرا اگر غیر این بود، در رویه دادگاه‌های دریایی کشورهای مختلف اختلافات بسیار زیادی بوجود می‌آمد. در گذشته برای رفع این مشکل، قواعد عرفی که در چندین کشور معمول بود، به کار گرفته می‌شد. امروزه هم از قراردادها و کنوانسیون‌های رسمی تر بین‌المللی استفاده می‌شود. توافقات بین‌المللی که حداقل دارای سه عضو باشند، کنوانسیون نام داشته و الحاق به آن مستلزم طی مراحل حقوقی مطابق با قانون اساسی کشورهاست. در آن صورت حق امضاء موجود بوده و این توافقات به مانند قوانین داخلی معتبر است. مطابق با قانون اساسی کشورمان، این توافقات ابتدا می‌بایست به تأیید مجلس و سپس شورای نگهبان رسیده و آنگاه به امضای رئیس‌جمهور یا نماینده قانونی وی برسد. در آن صورت کاملاً معتبر خواهد بود. در این فصل به کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریایی اشاره شده و در مورد آن بحث شده است. قابل ذکر است که کشور ما در کنوانسیون‌های دریایی حضوری فعال داشته و طی چند دهه گذشته به کنوانسیون‌های متعدد دریایی ملحق شده و بدان پایبند بوده است. کنوانسیون‌های بین‌المللی بالقوه از منابع حقوق انگلستان محسوب نمی‌شوند. آن‌ها زمانی به‌عنوان بخشی از حقوق انگلستان به شمار می‌آیند که در قالب قانونی مصوبه پارلمان باشند (رمضانی، ۱۳۷۱: ۲۶).

کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی که ایران بدان‌ها پیوسته است شامل موارد ذیل است:

- ۱- کنوانسیون‌های بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها، مصوب ۱۹۹۶ م.
- ۲- کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، مصوب ۱۹۶۹ م.
- ۳- کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی و توافقنامه اجرایی آن، مصوب ۱۹۷۶ م.
- ۴- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، مصوب ۱۹۷۲ م.
- ۵- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، مصوب ۱۹۸۹ م.
- ۶- کنوانسیون تسهیل بین‌المللی ترافیک دریایی، مصوب ۱۹۶۵ م.
- ۷- کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی، مصوب ۱۹۷۹ م.
- ۸- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مصوب ۱۹۷۴ م.
- ۹- کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۹۷۸ م.
- ۱۰- کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد، مصوب ۱۹۷۲ م.
- ۱۱- کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ م.
- ۱۲- پروتکل ۱۹۷۳ به کنوانسیون مداخله.
- ۱۳- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۰ م.
- ۱۴- پروتکل ۱۹۷۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مصوب ۱۹۷۴ م.
- ۱۵- کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن، مصوب ۱۹۷۲ م.
- ۱۶- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، مصوب ۱۹۷۳ م.
- ۱۷- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مصوب ۱۹۸۸ م.
- ۱۸- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها، مصوب ۱۹۸۸ م.



- ۱۹- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ م.
- ۲۰- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ م.
- ۲۱- ضمایم ۳، ۴، ۶ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها.
- ۲۲- کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، مصوب ۱۹۸۸ م.
- ۲۳- پروتکل کنوانسیون SLA در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره، مصوب ۱۹۸۸ م.
- ۲۴- پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی، مصوب ۲۰۰۰ م.
- ۲۵- کنوانسیون کنترل سیستمهای مضر ضدخزه بر روی کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۱ م.
- ۲۶- کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ م.
- ۲۷- کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۴ م.
- ۲۸- کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۷ م.
- ۲۹- کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ م.
- ۳۰- پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه پسماند و سایر مواد، مصوب ۱۹۹۶ م.
- علاوه بر کنوانسیون‌های مذکور، سازمان‌های بین‌المللی معتبری در خصوص دریانوردی و کشتیرانی موجود هستند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان کمیسیون دریایی بین دولتها را نام برد. این سازمان باهدف همکاری بین کشورهای دریایی و فعال در امر کشتیرانی تأسیس شده و همچنین فعالیت خود را در راستای حل مشکلات و یکنواخت کردن قوانین آن‌ها متمرکز کرده است (بسادا، ۲۰۱۳: ۴۳).
- ۴-۱- تصویب دیرنگام
- فصل سیزدهم از قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به تشکیل دادگاه دریایی اشاره داشته و به‌موجب ماده ۱۸۸ این قانون، وزارت دادگستری مکلف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی و حدود صلاحیت آن‌ها و طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد.
- با این وجود طی چند دهه هیچ تلاشی برای تشکیل دادگاه دریایی انجام نشد و در سال‌های پایانی قرن ۱۴ خورشیدی، از طرف دو سازمان مذکور (شرکت نفتکش و سازمان بنادر و کشتیرانی) پیشنهادهایی برای تشکیل دادگاه دریایی ارائه گردید. در نهایت دولت دوازدهم در اوایل سال ۱۴۰۰ لایحه مذکور را به مجلس شورای اسلامی ارسال نمود که متأسفانه پس از دو سال هنوز بررسی آن آغاز نگردیده است. باتوجه به اختیارات تقنینی قوه مقننه و حق دخالت قوه مجریه در مسائل تقنینی به‌واسطه ارسال لایحه، می‌توان تمامی دولتها و مجالس این شش دهه را در این خصوص دارای قصور دانست؛ چراکه قرار بود دادگاه دریایی در کمتر از یک سال پس از تصویب قانون مذکور شکل گیرد.
- باتوجه به مسائل خاص دعاوی دریایی، تشکیل دادگاه دریایی یک ضرورت محسوب می‌گردد. ویژگی‌های خاص به‌قرار ذیل است:



- ۱- تفاوت در حقوق و دستمزد پرسنل کشتی با قوانین عادی کار.
 - ۲- تخصصی بودن قراردادهای بین پرسنل، مسئولین، مسافران و شرکت های حمل بار دریایی و نیاز به تفسیر تخصصی.
 - ۳- برجسته بودن جنبه های بین المللی دعاوی دریایی و نیاز به همکاری وزارت امور خارجه.
 - ۴- برجسته بودن کنوانسیون های بین المللی این حوزه و نیاز به داشتن دانش تخصصی حقوق تجارت بین الملل برای دادرسی.
 - ۵- نیاز به حل دعاوی دریایی در کوتاه مدت باتوجه به هزینه های سنگین حضور در مناطق بندری.
 - ۶- و ...
- از این رو دادگاه های عمومی برای رسیدگی به دعاوی دریایی دارای چالش هایی بوده که نیاز است دادگاه تخصصی در اسرع زمان برای رسیدگی تخصصی به موضوعات فوق شکل گیرد.

۴-۱-۲ پیشنهاد های ارائه شده

احساس نیاز به دادگاه دریایی تنها توسط دو نهاد مذکور بوده و هیچ نهاد دیگری دغدغه تاسیس دادگاه دریایی را نداشتند. از این رو هر دو نهاد پیشنهاد هایی برای تشکیل دادگاه دریایی داشته که ذیل این قسمت در این خصوص توضیح داده شده است.

۴-۱-۲-۱ شرکت ملی نفت کش

در پیشنهاد نخست، پست مستشاران دریایی در دادگاه دریایی پیش بینی شده است. پیشنهاد شده که مستشاران دادگاه دریایی برای مدت ۵ سال توسط رئیس قوه قضائیه به این سمت منصوب شوند. این افراد از میان وکلای دارای شرایط و سوابق مناسب نیز قابل انتصاب هستند. در مورد حوزه صلاحیت دادگاه دریایی مواردی پیشنهاد شده که شامل دعاوی مربوط به تصرف و مالکیت کشتی، دعاوی میان مالکان کشتی در خصوص به کارگیری یا درآمد حاصل از کشتی، دعاوی مربوط به رهن و حقوق ممتاز نسبت به کشتی، دعاوی مربوط به ساخت، نوسازی، بازسازی، تعمیر و تجهیز کشتی، دعاوی مربوط به فروش کشتی، دعاوی مربوط به ثبت، ابطال ثبت و تابعیت کشتی، دعاوی ناشی از تصادم کشتی، دعاوی مربوط به خسارت وارد به اموال ناشی از فعالیت کشتی و تحدید مسئولیت مرتبط با آنها، دعاوی مربوط به خسارت ناشی از فوت یا صدمات بدنی ناشی از فعالیت کشتی و تحدید مسئولیت مرتبط، دعاوی مربوط به خسارت وارد به کشتی، دعاوی مربوط به اجاره یا هرگونه انتفاع از کشتی، دعاوی مربوط به مدیریت کشتی و هزینه های آن، دعاوی مربوط به بازداشت، ضبط و مصادره کشتی، دعاوی مربوط به تجسس و نجات دریایی، دعاوی مربوط به شناورسازی، انتقال بازیافت کشتی به گل نشسته، دعاوی یدک کشی و راهنمایی کشتی، دعاوی مرتبط با بیمه کشتی، دعاوی مرتبط با کالای بارزش بیش از دو میلیارد ریال، دعاوی خسارت مشترک، دعاوی مرتبط با هزینه، دعاوی مرتبط با بارنامه، دعاوی مرتبط با آلودگی دریایی، دعاوی مربوط به حمل و نگهداری و سرمایه گذاری می باشد (علی همتی، ۱۳۹۸: ۸۸).

اجرای احکام صادره از دادگاه دریایی زیر نظر آن دادگاه و توسط مأمور اجرای احکام آن دادگاه انجام شده و تابع مقررات قانون اجرای احکام مدنی و قانون نحوه اجرای محکومیت های مالی است. در بخشی دیگر از این قانون به مسئله فرجام خواهی اشاره شده و به نظر می رسد که دیوان عالی کشور مرجع تجدیدنظر دعاوی این دادگاه هاست. البته در پیش نویس اظهار شده که رأی فرجامی تابع مقررات قانون آئین دادرسی مدنی می باشد.

در بخشی دیگر از پیش نویس لایحه، که به بازداشت کشتی مرتبط است، بیان شده که اگر کشتی بدون مجوز از بازداشتگاه خارج شود، فرمانده و مالک کشتی به مجازات حبس از شش ماه تا دو سال محکوم می شوند. برای کشتی های ثبت شده در ایران، بازداشت



به صورت اسنادی و فیزیکی یا هر دو قابل انجام است. در بازداشت اسنادی، دادگاه دستور توقیف را به سازمان بنادر و دریانوردی داده و آن سازمان موظف به رعایت آن است. در واقع سازمان بنادر و دریانوردی در اینجا به عنوان یک ضابط محسوب می شود (علی همتی، ۱۳۹۸: ۸۸).

باتوجه به اهمیت مسئله توقیف کشتی، چنین پیشنهاد شده که بازداشت کشتی پیش از صدور حکم قطعی در دعاوی خارج از صلاحیت دادگاه دریایی ممنوع است. بازداشت کشتی های جنگی، شناورهای نیروی دریایی و سایر کشتی های دولتی ایرانی و خارجی ممنوع است. این پیشنهاد باتوجه به این مسئله انجام شده که تمامی کنوانسیون های دریانوردی دامنه شمول خود را در حیطه کشتی های تجاری اعلام کرده اند و بحث در مورد کشتی های جنگی، کاملاً جدای از مباحث حقوق تجارت است. بازداشت کشتی پیش از صدور حکم در دادگاه دریایی در دعاوی تحت صلاحیت آن دادگاه به دو روش اخذ قرار تأمین خواسته و دستور موقت به ترتیب مقرر در قانون آئین دادرسی مدنی و مواد بعدی قابل انجام است. کلیه قرارهای تأمین خواسته و دستورهای موقت صادره از دادگاه دریایی ظرف بیست روز قابل اعتراض در همان دادگاه هستند. البته در مورد فرجام خواهی آرای دادگاه دریایی، هنوز طرح مشخصی ارائه نشده است. در مورد طلب کاری و برداشت بدهی از محل کشتی، چنین بیان شده که بازداشت کشتی در اجرای اسناد رسمی یا لازم الاجرا از طریق سازمان ثبت اسناد و املاک ممنوع است و طلبکار سند رسمی با لازم الاجرا تنها در صورتی می تواند بازداشت کشتی را درخواست نماید که موضوع طلب یکی از مصادیق دامنه صلاحیت باشد که پیش تر بدان اشاره شد (علی همتی، ۱۳۹۸: ۸۴).

رسیدگی فرجامی دیوان عالی کشور صرفاً به صورت شکلی و قانونی است و در صورت نقش رأی دادگاه دریایی، آن دادگاه مکلف به تبعیت از نظر دیوان عالی کشور است. دادگاه دریایی می تواند در کارشناسی دعاوی دریایی، علاوه بر کارشناسان رسمی دادگستری، از افرادی که دارای حداقل ده سال سابقه کار دریایی در موضوع دعوی هستند، به عنوان خبره استفاده نماید. به موجب مفاد این لایحه، در صورت تصویب، سازمان بنادر و دریانوردی کشور مکلف است با هماهنگی کانون کارشناسان رسمی دادگستری نسبت تدوین دستورالعمل ایجاد رسته های مختلف کارشناسی دریایی و نحوه تعیین صلاحیت کارشناسان مرتبط اقدام نماید. لذا با پیش نویس این قانون، رسته جدید کارشناسی به کارشناسان دادگستری اضافه می گردد. اما درجایی دیگر به نقش دادگاه های تجدیدنظر استان اشاره شده و پیشنهاد دیگر این است که تجدیدنظر احکام صادره از دادگاه بدوی یا به دادگاه تجدیدنظر استان سپرده شود و یا در هر استان، دادگاه تجدیدنظر مخصوص دادگاه های دریایی حضور یابند. اما به هر حال دیوان عالی کشور بر فعالیت دادگاه های دریایی نظارت دارند.

۴-۱-۲- سازمان بنادر و دریانوردی

در ساختار لایحه پیشنهادی توسط سازمان بنادر و دریانوردی که به نظر جامع تر می باشد، در زمینه صلاحیت دادگاه دریایی مصرح شده که رسیدگی به دعاوی دریایی مرتبط با ثبت و تبعیت کشتی، تصرف مالکیت کشتی، بهره برداری مالک آن، توقیف کشتی، حق ممتاز یا هر حق تضمینی دیگر، حمل بار بر روی کشتی، خسارت مشترک، حمل مسافر، یدک کشی، راهنمایی، تحدید، مسئولیت بیمه دریایی، بدهی مرتبط با قرارداد، عملیات نجات، صدمات ناشی از عملیات کشتی، تلف محموله، فوت یا صدمات بدنی، بازسازی حقوق و عوارض و هزینه های آن در حقوق و مزایا، بازگشت به وطن، حق العمل هرگونه حق بیمه از بابت دیگر اقدام خارج انجام شده و سایر قطعاعات و لوازم وارداتی، بیرون آوردن شناورسازی یک کشتی و ایراد یا تهدید به هرگونه صدمه



آلودگی از سوی کشتی بوده و دیگر دعاوی در حد متعارف در حیطه شمول صلاحیت این قانون پیشنهادی جای دارد (مرادی، ۱۴۰۰: ۶۶).

در زمینه اعتراض به آراء چنین بیان شده که رئیس قوه قضاییه بر حسب ضرورت، با توجه به سلیقه و تجربه قضات، شعبه ای از شعب دادگاه تجدیدنظر استان را برای رسیدگی به فرجام خواهی دعاوی دریایی اختصاص می دهد. مسئله فرجام خواهی که پیش تر در پیش نویس شرکت نفت کش پیشنهاد شده بود، حاوی ابهاماتی بود. اما در این لایحه، صریحاً پیشنهاد شده که قسمتی از دادگاه تجدیدنظر استان به مسئله فرجام خواهی دادگاه های دریایی اختصاص داشته و از این حیث به مانند دعاوی عمومی است. حتی پیشنهاد شده که شعبه ای از شعب دیوان عالی کشور را برای رسیدگی تجدیدنظر خواهی دادگاه های دریایی اختصاص دهند. در دعاوی که مستوجب مسائل مالی کمتر از پنج میلیون تومان باشد، تجدیدنظر خواهی وجود ندارد. در جایی دیگر چنین بیان شده که احکامی که به دلیل عدم تجدیدنظر خواهی قطعی شده است، قابل فرجام خواهی در دیوان عالی کشور می باشد، به جز دعاوی مالی با بهای کمتر از ده میلیون تومان.

در مورد داوری چنین بیان شده که اشخاص می توانند با توافق یکدیگر، تمام یا بعضی از دعاوی دریایی خود را که در مورد یک، یا چند رابطه حقوقی معین، اعم از قراردادی یا غیر قراردادی، ممکن است میان آنها به وجود آید، یا اینکه محقق شده است، اعم از اینکه در دادگاه دریایی، مطرح شده یا نشده اند و در صورت مطرح، در هر مرحله که باشد، به داوری شخص یا اشخاص حقیقی یا حقوقی مرضی الطرفین یا انتصابی ارجاع کنند. این توافق ممکن است به صورت شرط داوری در قرارداد اصلی و یا به صورت قرارداد جداگانه باشد. در این باره ذکر شده دعوی مربوط به صلاحیت دادگاه، قابل ارجاع به داوری نیست. در این قانون نیز پیشنهاد شده که شناسایی اجرای احکام داوران خارجی صریحاً در مورد کنوانسیون نیویورک مصوب ۱۹۵۸ اشاره شود و بر مبنای این کنوانسیون و همچنین پیوستن کشور ما بدان، در دادگاه دریایی صورت گیرد (مرادی، ۱۴۰۰: ۹۸).

به موجب این پیش نویس، آئین دادرسی داوری دعاوی دریایی، تابع مقررات مورد توافق است. در صورتی که توافقی در این باره حاصل نشود، قانون داوری تجاری بین المللی مصوب ۱۳۷۶، یا مقررات داوری مصرح در آئین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ بر حسب موضوع اختلاف، قابلیت اعمال دارد. جریان تحقیقات تقریباً به مانند آنچه در آیین دادرسی مدنی و کیفری در مورد اختیارات قاضی تحقیق بیان شده است، می باشد. ادله اثبات در مورد دعاوی و یا جرائم دریایی، همان گونه که در حقوق عمومی مطرح است، شامل اقرار، شهادت، امارات، اسناد و حتی علم قاضی می باشد. تحقیقات محلی نیز در لایحه پیشنهادی بیان شده که مسئولین تحقیق دادرسی می توانند با هدف تحقیق محلی به بندرگاه ها و یا دیگر افراد دخیل در پرونده دریایی مراجعه کرده و نسبت به جمع آوری قرائن اقدام نمایند. به هر حال چنین بیان شده که اختیاراتی که برای تحقیقات به دادگاه دریایی بر شمرده اند، تقریباً منافاتی با مواردی که در آیین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب ذکر شده است، تفاوتی ندارد.

در صورتی که طرفین برای مراجعه به دادگاه خارجی توافق کنند، آنگاه می بایست درخواست خود را تا پایان جلسه اول دادرسی اعلام کنند. در این صورت دادگاه داخلی از ادامه دادرسی خودداری کرده و پس از احراز اعتبار توافق طرفین، قرار عدم استماع دعوا را صادر خواهد کرد. در مورد توقیف کشتی نیز به مواردی اشاره شد که طرفین با توافق می توانند به دادگاه خارجی مراجعه کنند. لذا در این ماده قانونی، پیش بینی هایی با این منظور صورت گرفته است. در بخشی از لایحه پیشنهادی که کاملاً به توقیف کشتی



اختصاص دارد، خواهان در صورت دعاوی مستوجب صلاحیت دادگاه دریایی، باهدف تأمین خواسته و طلب خود، پیش از اقامه دعوی، یا ضمن دادخواست راجع به دعوی، تا پیش از صدور رأی، درخواست توقیف کشتی را بدهند. در صورتی که خوانده در زمان تحقق طلب، مالک کشتی بوده و یا مستأجر در بست کشتی بوده و یا اینکه طلب مشمول رهن، وثیقه و یا حقوق تضمینی مشابه نسبت به کشتی رانی باشد. می توان نسبت به توقیف کشتی اقدام نمود. درجایی دیگر تصریح شده که در صورت بدهکاری مالک کشتی، در صورتی که صاحب چند کشتی باشد، می توان دیگر کشتی های وی را توقیف نمود.

در موردی دیگر بیان شده که صلاحیت محلی دادگاه های دریایی تابع مقررات مربوط به صلاحیت محلی دادگاه ها به ترتیب مذکور در قانون آئین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب در امور مدنی است. تشخیص صلاحیت و یا عدم صلاحیت دادگاه دریایی نسبت به دعوی که به آن ارجاع شده است، با همان دادگاه بوده و ملاک احراز هویت، تاریخ تقدیم دادخواست است. در صورت بروز اختلاف در صلاحیت بین دادگاه های دریایی دو حوزه قضائی یا بین دادگاه های دریایی با دادگاه های زیردریایی به ترتیب مقرر در قانون آئین دادرسی دادگاه های عمومی و انقلاب در امور مدنی عمل خواهد شد.

۴-۱-۳ آخرین تلاش اجرایی-تقنینی

سرانجام در آخرین تلاش ها برای تشکیل دادگاه دریایی، با پیگیری قوه محترم قضائیه، لایحه تشکیل دادگاه دریایی به موجب نامه رسمی شماره ۵۸۰۱۶/۱۱۵۶۰ در تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۶ از طرف دفتر ریاست جمهوری به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. متن لایحه پیشنهادی مشتمل بر ۴۹ ماده بوده که جزئیات تشکیل دادگاه دریایی را تعیین می کند. در این قسمت به معرفی اهم مفاد این لایحه و نقد آن پرداخته شده است.

۴-۱-۳-۱ صلاحیت دادگاه دریایی

به موجب ماده چهارم لایحه پیشنهادی، صلاحیت دادگاه دریایی برای مسائل ذیل، به رسمیت شناخته شده است.

۱. ثبت، ابطال ثبت و تابعیت کشتی ایرانی.
۲. تصرف، مالکیت، انتقال عین یا منافع کشتی.
۳. بهره برداری مالکان مشاع از کشتی یا عواید آن.
۴. رهن کشتی یا حق ممتاز دریایی نسبت به کشتی یا بار آن.
۵. هر توافق مربوط به حمل و نقل کالا با مسافر در کشتی، اعم از آن که در قالب بارنامه، اجاره کشتی یا هر نوع سند و قرارداد دیگری انجام شده باشد.
۶. یدک کشی.
۷. خسارت مشترک.
۸. خدمات راهنمایی کشتی.
۹. تحدید مسئولیت.
۱۰. تصادم.
۱۱. نجات دریایی که غرامت ویژه در رابطه با عملیات نجات کشتی ای را که خود با محموله آن، تهدیدی برای محیط زیست باشد نیز در برمی گیرد.



۱۲. خسارت ناشی از عملیات و فعالیت کشتی با خسارت وارده به کشتی.
۱۳. خسارت وارده به محموله کشتی که اثاثیه مسافر را نیز در برمی گیرد.
۱۴. دیه و سایر خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی در دریا یا خشکی در اثر عملیات و فعالیت کشتی.
۱۵. ساخت، بازسازی، تغییرات، تعمیر، تجهیز و بازیافت کشتی.
۱۶. حقوق، عوارض و هزینه های بندری و دریایی از قبیل حق ورود کشتی به بندر، کانال، اسکله لنگرگاه و سایر راه های آبی حسب مورد.
۱۷. حقوق، مزایا، هزینه بازگشت به وطن و هر مبلغ دیگر قابل پرداختن به فرمانده، افسران و سایر کارکنان کشتی با سهم بیمه تأمین اجتماعی با هر مبلغ دیگر قابل پرداخت از طرف آن ها.
۱۸. قراردادهای مدیریت کشتی.
۱۹. حق العمل، حق دلالی با حق نمایندگی که باید توسط یا از طرف مالک کشتی یا اجاره کننده کشتی به صورت تجهیز نشده آن پرداخت شود.
۲۰. بیمه دریایی که انجمن های حمایت و جبران خسارت را نیز در برمی گیرد.
۲۱. اقدامات یا مخارج انجام شده برای کشتی به وسیله فرمانده یا سایر اشخاص مجاز به نیابت از مالک کشتی یا اجاره کننده کشتی به صورت تجهیز نشده آن.
۲۲. وسایل، قطعات، لوازم، مواد، سوخت و هرگونه تجهیزات تحویل داده شده و یا خدمات عرضه شده برای عملیات، بهره برداری و نگهداری کشتی.
۲۳. بیرون آوردن، شناورسازی، جابه جا کردن، از بین بردن یا رفع خطر از کشتی مغروق نیمه مغروق، مصدوم، به گل نشسته، لاشه مشتمل بر هر شیء یا کالایی که در کشتی باقی مانده یا نمانده است و محافظت از کشتی رهاشده، محموله، و کارکنان آن و مخارج مربوط به همه اقدامات مذکور.
۲۴. ورود با تهدید ورود صدمه و آلودگی از سوی کشتی به محیط زیست. نوار ساحلی یا منافع مربوطه اقدامات انجام شده برای پیشگیری با به حداقل رساندن یا رفع صدمات مذکور؛ خسارت قابل پرداخت برای چنین صدماتی هزینه های اقدامات متعارف انجام شده یا اقدامات متعارف لازم برای احیای محیط زیست صدمه دیده؛ ضرر و زبانی که در ارتباط با چنین مقدماتی به اشخاص ثالث وارد شده یا ممکن است وارد شود؛ همچنین صدمات، هزینه ها یا ضرر و زیان های با ماهیت مشابه وارده به محیط زیست، نوار ساحلی، خورها و تالاب های ساحلی با منافع مربوط به نحو فوق الذکر.
۲۵. حمل، جابه جایی، نگهداری، انبارداری، بارگیری و تخلیه کالا در اسکله ها و محوله های بندری.
۲۶. سرمایه گذاری، ساخت، اجاره و واگذاری حق بهره برداری اسکله ها و اراضی بندری و قراردادهای مربوط.
۲۷. خسارت وارد بر اراضی، اسکله ها، محوطه ها و سایر تأسیسات و تجهیزات بندری.
۲۸. دعوای مربوط به جبران خسارات ناشی از آلودگی های نفتی در دریا و آب های تحت، صلاحیت جمهوری اسلامی ایران از جمله خسارات موضوع قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی - مصوب ۱۳۸۹.
۲۹. دعوای مرتبط با معاهدات و سایر اسناد بین المللی دریایی الزام آور و اجرای مفاد و تعهدات ناشی از آن ها.



۳۰. سایر دعاوی مرتبط و ناشی از فعالیت و بهره‌برداری از کشتی و عملیات دریانوردی.

در مورد تشخیص صلاحیت دادگاه محل، دادگاهی که دعوا به آن ارجاع شده است، صلاحیت اظهارنظر داشته و پرونده را به دادگاه صالح خواهد فرستاد. به‌موجب ماده ششم نیز اگر دادگاه در حوزه قضائی تشکیل نشده باشد، دادگاه شهرستان تهران صالح به رسیدگی خواهد بود.

به‌موجب ماده هشتم، اگر طرفین پیش از پایان جلسه اول دادرسی در مورد حضور در دادگاه خارجی یا داوری توافق کرده باشند، دادگاه رسیدگی را متوقف نموده و پرونده را به همان‌جا خواهد فرستاد.

۴-۱-۳-۲ تشریفات ابلاغ

فصل سوم لایحه، در مورد ابلاغ صحبت کرده و به‌موجب ماده نهم، ابلاغ و پیوست‌های آن به زبان فارسی و انگلیسی از طریق دفاتر نمایندگی خارجی مقیم ایران ارسال خواهد شد. در صورت عدم وجود رابطه سیاسی بین دو کشور و نبود دفتر نمایندگی، نامه به وزارت امور خارجه ارسال شده تا به نحو مقتضی در این مورد تصمیم‌گیری نماید. به‌موجب ماده دهم، در صورت عدم یافتن نشانی در خارج از کشور، از طریق درگاه ملی قوه قضائیه نسبت به ابلاغ اقدام می‌گردد.

۴-۱-۳-۳ توقیف کشتی

فصل پنجم لایحه در مورد توقیف کشتی صحبت کرده است. در ماده ۱۹ لایحه بیان شده که توقیف کشتی پیش از صدور حکم در دادگاه دریایی، به ترتیب مقرر در قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹ و مقررات این فصل، از دو طریق صدور قرار تأمین خواسته با دستور موقت قابل انجام است. در جریان توقیف کشتی، سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان ضابط عمل کرده و به‌موجب ماده ۲۱ لایحه، در توقیف اسنادی، دادگاه دریایی دستور منع نقل و انتقال مالکیت کشتی را صادر و به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ می‌کند، سازمان یادشده موظف است دستور دادگاه را در دفتر ثبت کشتی‌ها درج کرده و مراتب را به مالک و سازمان ثبت اسناد و املاک کشور جهت ابلاغ به دفاتر اسناد رسمی که در این رابطه دارای ابلاغ ویژه جهت نقل و انتقال کشتی هستند و همچنین در صورت استعلام، به اشخاص و مراجع ذی‌ربط اعلام نماید.

همچنین در ماده ۲۲ نیز بیان شده که در توقیف فیزیکی، دادگاه دریایی دستور عدم صدور مجوز خروج کشتی از بندر با هر محل توقف دیگر را صادر و به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ می‌کند. سازمان، مکلف است بدون تأخیر دستور دادگاه را اجرا نموده و به طریق مقتضی، مانع حرکت کشتی شود. دستور توقیف باید به فرمانده کشتی یا جانشین قانونی او نیز ابلاغ گردد.

در مورد نحوه توقیف کشتی در حال تردد، ماده ۲۵ بیان داشته که این توقیف، با رعایت مقررات قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۴ و سایر مقررات مربوط، توسط مراجع ذیصلاح انجام خواهد شد.

امکان رفع توقیف کشتی با ارائه ضمانت‌های دیگر وجود داشته و به‌موجب ماده ۲۸ خواهان ملزم است برای جبران خسارتی که ممکن است از اجرای قرار تأمین خواسته با دستور موقت به خواننده وارد شود، تضمین اعم از وجه نقد با ضمانت‌نامه بانکی تسلیم کند، تعیین مبلغ تضمین، با دادگاه دریایی است و تا زمان ارائه تضمین، دانشگاه از صدور قرار تأمین خواسته با دستور موقت خودداری خواهد کرد.

چنین به نظر می‌رسد که مقررات توقیف کشتی به‌مانند دیگر مقررات توقیف در قوانین مدنی بوده و در این باره به لزوم رعایت دیگر منابع حقوقی توصیه شده است.



۴-۱-۳-۴ نهاد داوری

فصل ششم لایحه به بحث در مورد نهاد داوری در رفع اختلاف پرداخته که در ماده ۳۵، با ذکر عبارت «می توانند» در مورد داوری، نوع داوری اختیاری را برخلاف اقسام داوری اجباری به رسمیت شناخته و بر این اساس، داوری در دعاوی دریایی کاملاً ماهیتی اختیاری دارد. در ماده ۳۶ ذکر شده که مسائل مرتبط با ثبت، ابطال ثبت و تابعیت کشتی که در بند اول ماده ۴ لایحه در صلاحیت دادگاه دریایی تعیین شده است، قابل ارجاع به داوری نیست. در مورد شناسایی آرای خارجی در ایران نیز به کنوانسیون نیویورک مصوب ۱۹۵۸ اشاره شده که تحت شرایطی، این آرا در کشور لازم الاجراست. دیگر شرایط داوری نیز تابع مقررات آئین دادرسی مدنی خوانده شده است.

۵- روش پژوهش

در این پژوهش با اتخاذ روش استدلالی و تحلیل توصیفی و با استفاده از شیوه کتابخانه‌ای و اسنادی و نیز با مطالعه متون فقهی و مقایسه آن با دیدگاه‌های علمای حقوق و مدنظر قرار دادن مواد قانون و آراء و تطبیق آن با اسناد بین‌المللی به جمع‌آوری اطلاعات پرداخته و با توصیف و تجزیه و تحلیل آن‌ها به نتیجه‌گیری ابعاد مختلف موضوع پژوهش پرداخته شده است. روش پژوهش به صورت کتابخانه‌ای اسنادی، و روش گردآوری اطلاعات با استفاده از کتب، مجلات و نوشتارهای سایت‌های حقوقی و جمع‌آوری و بررسی آن‌ها و ابزار گردآوری اطلاعات از طریق فیش‌های مطالعاتی و کسب نظر اساتید دانشگاهی و عندالاقضاء حوزوی و نیز مراجع دخیل در امور فقهی و حقوقی می‌باشد، همچنین روش تجزیه و تحلیل و بررسی، به صورت تحلیلی-توصیفی است.

۶- یافته ها

تشکیل دادگاه دریایی یک ضرورت است که در مورد آن توضیح داده شد. اما در وضعیت کنونی چنین اقدامی دارای چالش‌های فراوانی می‌باشد. تأسیس یک نهاد نوپا به تلاش‌های اجرایی زیادی احتیاج دارد. در کشور ما رشته حقوق دریایی وجود نداشته و باهدف تربیت قضات این حوزه نیاز به اعزام حقوق‌دانان به خارج از کشور می‌باشد. حتی در دانشگاه‌های کشور نیز به قصد تأسیس رشته حقوق دریایی نیاز است که اساتیدی در این مورد تربیت شده که اعزام دانشجویان به خارج از کشور برای تأسیس هسته‌های اولیه این رشته نیاز می‌باشد. در حال حاضر نزدیک‌ترین رشته به حقوق دریایی، رشته حقوق تجارت بین‌الملل است که قوه قضائیه می‌تواند از فارغ‌التحصیلان این رشته در مراحل اولیه تأسیس این دادگاه بهره‌گیرند. این گونه دعاوی در اکثر مواقع جنبه بین‌المللی دارد و ارتباط با خارج برای دادگاه دریایی یک ضرورت انکارناپذیر است. لذا نیاز است که قضات و کارمندان عالی‌رتبه به زبان انگلیسی تسلط کافی داشته باشند تا هماهنگی بین‌المللی در این خصوص اجرایی شود. حداقل اقدام قوه قضائیه در این خصوص می‌تواند تربیت مترجمان تخصصی حقوق دریایی بوده که در این دادگاه‌ها فعالیت نمایند.

از دیگر چالش‌ها نبود وکلای آشنا به پیچ‌وخم‌های حقوقی این حوزه است که البته با تأسیس رشته حقوق دریایی می‌توان این چالش را مرتفع نمود. البته در لابلای دعاوی دریایی، دعاوی تجاری متعددی وجود داشته که نیاز است علاوه بر منابع حقوق دریایی، منابع حقوق تجارت در این باره مورد استفاده قرار گیرد. از آنجاکه دامنه حقوق دریایی در مورد کشتی‌های غیرنظامی است، لذا به‌ندرت پیش آمده که بحث تجاری در دعاوی دریایی مطرح نگردد و به همین جهت می‌بایست در آموزش‌های قضات این حوزه به مسئله تجارت توجه ویژه نمود.



دادگاه دریایی عمدتاً در کشورهای غربی سابقه زیادی داشته و در کشورهای جهان سوم ناشناخته است. از آنجا که دعاوی دریایی معمولاً بین کشورهای همسایه وجود دارد، به فرض تأسیس این نوع دادگاه در ایران، کشورهای همسایه هنوز قانون مدونی برای این گونه دعاوی نداشته و ناهماهنگی در تشریفات دادرسی این گونه دعاوی وجود دارد.

با وجود کنوانسیون‌های متعدد در مورد حقوق دریایی، ضمانت اجرای احکام این حوزه از نظر حقوقدانان با تردید مواجه است. به‌طور کلی نظام قضایی بسیار پیچیده بوده و حل اختلافات که طرفین خارجی در آن درگیرند نیز مشکلات زیادی دارد. اگر احکام صادره توسط دادگاه دریایی به همکاری کشورهای دیگر نیاز داشته باشد، در این باره وزارت امور خارجه و وزارت دادگستری می‌بایست در این باره می‌بایست کمک‌های لازم را به عمل آورده تا بتوان نسبت به اجرایی شدن این گونه احکام اقدام نمود.

به‌هر حال مزایای تشکیل دادگاه‌های دریایی به چالش‌های آن برتری داشته و امید است که با افزون شدن سابقه دادگاه دریایی بتوان چالش‌های این حوزه که عمدتاً به دلیل نوپا بودن این سیستم قضایی می‌باشد، مرتفع گردد.

۶-۱ دغدغه‌های شرکت ملی نفتکش ایران

شرکت ملی نفتکش مسائل جزئی و دقیقی در جریان لایحه پیشنهاد ذکر کرده بود و لایحه ارسالی، مسائل را بسیار کلی بیان کرده است. از این رو به دغدغه‌های خاص شرکت نفتکش توجه نشده است. ذکر دقیق جزئیاتی همچون مهلت ارائه دادخواست، سقف جریمه‌ها برای اعتراضات و ... نشان از تجربه بالای این سازمان در امور دریانوردی بوده که نیاز بود بدان توجه می‌شد. لایحه کنونی در تعیین جزئیات دادرسی به نحوی ضعیف عمل کرده که احتمالاً در آینده جزئی از مشکلات حقوقی محسوب شود.

۶-۲ دغدغه‌های سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی عمدتاً بر مسئله صلاحیت‌ها توجه داشته که تا حدودی در لایحه مدنظر بدان توجه شده است. در لایحه پیشنهادی کنونی، صلاحیت‌های دادگاه‌ها همچون آنچه در قانون آئین دادرسی مدنی ذکر شده است مورد توجه قرار گرفت؛ لیکن صلاحیت‌های انتسابی همچون سطح تحصیلات، رشته تحصیلی و ... چندان مورد توجه قرار نگرفت که نیاز بود به آن پرداخته شود.

۷- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

چنانچه بیان شد، در الگوی ایرانی حل دعاوی دریایی، به بررسی تخصصی دعاوی توجه خاصی نشده و در عین حال تجربیات بالای شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران که در قالب لایحه پیشنهادی بیان شده بود در لایحه ارسالی دولت چندان برجسته نبود. از این رو به نظر می‌رسد که به فرض تشکیل دادگاه دریایی بر پایه لایحه سال ۱۴۰۰، بازهم دادرسی به صورت کامل تخصصی نبوده و از این حیث مشکلات حقوقی به خصوص در سطح بین‌الملل وجود داشته باشد. ضمن اینکه به بررسی دیرهنگام مجلس شورای اسلامی و همچنین بی‌توجهی بیش از نیم قرن به تشکیل دادگاه دریایی بر پایه ماده ۱۸۸ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ انتقاد وارد است. از این رو به قانون‌گذار کشور پیشنهاد می‌شود که:

- ۱- صلاحیت انتسابی قضات و کارکنان در لایحه سال ۱۴۰۰ را تصریح نمایند.
- ۲- سقف زمانی و مالی مندرج در لایحه را به صورت دقیق‌تر مشخص نمایند.
- ۳- به مسئله دادرسی دریایی و جرائم این حوزه نیز توجه نمایند.
- ۴- عوامل کاشف در دریا، مانند پلیس راهور و دریابانی، جرایم و تخلفات دریایی را احصاء و سپس اعمال قانون نمایند تا اثرات بازدارندگی بیشتری داشته و دادگاه دریایی جرائم بین‌المللی را رصد نموده و به تبع آن اقدامات مقتضی را انجام دهد.



منابع

الف) فارسی

۱. امیربایرامی، امیر (۱۳۹۶) تصادف کشتی‌ها، مطالعات حقوق ۱ (۱۰) ۹۷-۱۱۷.
۲. ایزانلو، محسن (۱۳۹۶) دکترین انحراف در حقوق دریایی مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، فرانسه انگلیس و امریکا و کنوانسیون‌های بین‌المللی، حقوق بین‌المللی ۱ (۵۶) ۱۰۹-۱۳۸.
۳. ایزانلو، محسن؛ بهادران شیروان، مرتضی؛ مهاجرانی، علی (۱۳۹۵) تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی، آموزه های حقوقی گواه ۱ (۲) ۳۱-۵۴.
۴. تقی زاده، ابراهیم؛ احمدی، افشین (۱۳۹۴) بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ، مجله مطالعات حقوق تطبیقی ۶ (۲) ۴۴۳-۴۶۸.
۵. تقی زاده، ابراهیم (۱۳۹۵) حقوق حمل‌ونقل دریایی، تهران، انتشارات مجله، ج ۱، چ ۱.
۶. حبیبی، حبیب (۱۳۹۰) ترمینولوژی حقوق و دعاوی دریایی، تهران، موسسه دوراندیشان، ج ۱، چ ۱.
۷. رمضانی، عباس (۱۳۷۱) حقوق حمل‌ونقل دریایی، تهران، موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ج ۱، چ ۱.
۸. علی همتی، زهرا (۱۳۹۸) بررسی صلاحیت رسیدگی به دعاوی دریایی در حقوق دریایی ایران و انگلستان، کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم خدمات اداری و قضائی.
۹. محبی، محسن؛ آذری، هادی (۱۳۹۵) دعاوی متقابل در دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، مجله حقوقی بین‌المللی ۵۵ (۱) ۳۱-۵۲.
۱۰. مرادی، علیرضا (۱۴۰۰) بررسی لزوم تشکیل دادگاه دریایی در ایران و چالش‌های حقوقی آن، کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد سنندج.

ب) منابع لاتین

۱. Besada, H. (۲۰۱۳). Doing business in fragile states: the private sector, natural resources and conflict in Africa. Background Research Paper, Submitted to the High Level Panel on the Post-۲۰۱۵ Development Agenda (May).
۲. FORREST, Craig (۲۰۰۹) The Hague Convention on Choice of Court Agreements: The Maritime Exceptions. Journal of Private International Law ۵,۳: ۵۱۶-۴۹۱.
۳. LEWIS, Harvey J (۲۰۰۰) What Law Is Saved to Suitors When a Maritime Tort Case Is Filed in State Court. Tul. L. Rev. ۷۵: ۱۶۷.
۴. STONE, Arthur J. Canada's Admiralty Court in the Twentieth Century. McGill LJ, ۲۰۰۱, ۴۷: ۵۱۱.
۵. WESTERMAN, Gayl S (۲۰۱۰) When good courts go wrong: a critique of the Supreme Court's domestic maritime boundary jurisprudence. Loy. Mar. LJ, ۸: ۱.

ج) منابع حقوقی

۱. قانون اساسی ایران، مصوب ۱۳۵۸، بازنگری شده در سال ۱۳۶۸.
۲. قانون آئین دادرسی مدنی، مصوب ۱۳۸۱.
۳. قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳.
۴. قانون مدنی، مصوب ۱۳۱۱.



۵. قانون هیگ ویزی، مصوب ۱۹۶۸ م.
۶. کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی و توافقنامه اجرایی آن، مصوب ۱۹۷۶ م.
۷. کنوانسیون بروکسل، مصوب ۱۹۲۴ م.
۸. کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۹۷۸ م.
۹. کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۰ م.
۱۰. کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها، مصوب ۱۹۶۹ م.
۱۱. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، مصوب ۱۹۷۴ م.
۱۲. کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی، مصوب ۱۹۷۹ م.
۱۳. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، مصوب ۱۹۷۳ م.
۱۴. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، مصوب ۱۹۷۲ م.
۱۵. کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها، مصوب ۱۹۹۶ م.
۱۶. کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن، مصوب ۱۹۷۲ م.
۱۷. کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی، مصوب ۱۹۸۹ م.
۱۸. کنوانسیون تحدید مسؤولیت برای دعاوی دریایی، مصوب ۱۹۷۶ م.
۱۹. کنوانسیون تسهیل بین‌المللی ترافیک دریایی، مصوب ۱۹۶۵ م.
۲۰. کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد، مصوب ۱۹۷۲ م.
۲۱. کنوانسیون درباره مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ م.
۲۲. کنوانسیون کنترل سیستمهای مضر ضد خزه بر روی کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۱ م.
۲۳. کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۴ م.
۲۴. کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۶۹ م.
۲۵. کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، مصوب ۱۹۸۸ م.
۲۶. کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها، مصوب ۲۰۰۷ م.
۲۷. کنوانسیون نیویورک، مصوب ۱۹۵۸ م.
۲۸. لایحه تشکیل دادگاه دریایی، ارسال شده به مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۰۶.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



Criticizing the Iranian model of maritime law and the need to modify it with the aim of speeding up maritime activities

Abstract

Maritime disputes are considered to be a special kind of claims that require specialized investigation. In the current Iranian model, attention was paid to this issue very late and it is criticized in this respect. After repeated follow-ups by the Ports and Shipping Organization and the National Iranian Oil Tanker Company, the bill for establishing a maritime court was sent to the parliament, which still remains ignored. This research was carried out using a descriptive analytical method and its purpose is to evaluate the Iranian model of resolving maritime disputes. It was concluded that specific details such as time and place limits in some issues were not included in the new bill and at the same time qualifications were not considered. Therefore, the current model, assuming success, is flawed and needs to be revised. It is necessary to pay attention to the concerns of both national oil tankers and ports and shipping companies. At the same time, it is recommended that the Islamic Council should expedite the review of the said bill.

Keywords:

Maritime claims, Iranian model, Maritime court, Maritime law.