

امکان‌سنجی تشکیل دادگاه دریایی در نظام آیین دادرسی ایران





تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۸/۲
Publish Date : 2026/10/24



عنوان: امکان‌سنجی تشکیل دادگاه دریایی در نظام آیین دادرسی ایران

تهیه و تدوین کنندگان: محمود رضایی

واژه‌های کلیدی: حقوق دریایی، دادگاه دریایی، صلاحیت قضایی، دعاوی دریایی، ماده ۱۸۸

قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳

ناشر: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21996>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_12030.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

عنوان: امکان‌سنجی تشکیل دادگاه دریایی در نظام آیین دادرسی ایران

نوع گزارش: طرح/لایحه □، نظارتی □، راهبردی □، پیش‌نویس قانونی □
نام دفتر: مطالعات حقوقی (گروه حقوق مدنی و خانواده)
ناظران علمی: احمد حکیم جوادی، ابوالفضل قوی‌البنیه، جلیل محبی
اظهار نظرکننده: سید محمد هادی راجی
گرافیک و صفحه‌آرایی: نرجس امیراحمدی
ویراستار ادبی: سیده مرضیه موسوی‌راد
تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۵/۳/۱



فهرست مطالب

چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۱۰
۲. پیشینه تقنینی.....	۱۲
۳. بررسی قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳.....	۱۴
۴. مبانی قانونی تشکیل دادگاه دریایی در ایران.....	۱۸
۵. ضرورت تشکیل دادگاه اختصاصی به دعاوی دریایی.....	۲۱
۶. جمع‌بندی و پیشنهاد سیاستی.....	۲۳
منابع و مآخذ.....	۲۴



امکان سنجی تشکیل دادگاه دریایی در نظام آیین دادرسی ایران

چکیده



حقوق دریایی به دلیل ماهیت فنی، تخصصی و فراملی خود، طیف گسترده‌ای از روابط و اختلافات حقوقی از جمله مالکیت و ثبت کشتی، رهن و حقوق ممتاز دریایی، اجاره کشتی، حمل و نقل دریایی، بارنامه، تصادم، نجات، خسارات مشترک دریایی، مسئولیت متصدیان حمل و توقیف کشتی را دربرمی‌گیرد. رسیدگی مؤثر به این اختلافات، علاوه بر دانش عمومی حقوق، مستلزم شناخت مقررات خاص دریایی و مفاهیم فنی مرتبط با کشتیرانی است. قانونگذار ایران نیز از سال ۱۳۴۳ این ضرورت را شناسایی کرده و در ماده ۱۸۸ قانون دریایی، تشکیل دادگاه‌های دریایی، تعیین حدود صلاحیت و شیوه رسیدگی به دعاوی ناشی از اجرای قانون را مورد تصریح قرار داده است. با این حال، طی چند دهه، دادگاه دریایی به عنوان یک مرجع تخصصی و منسجم در ساختار قضایی ایران شکل نگرفته است. تصویب ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی در سال ۱۳۸۹ و الزام قوه قضائیه به اختصاص محاکم تخصصی برای دعاوی دریایی، گام دیگری در جهت تخصصی‌سازی رسیدگی‌های دریایی بود [۲]؛ اما اختصاص شعبی از دادگاه‌های موجود، لزوماً معادل ایجاد یک مرجع اختصاصی دریایی نیست. این پژوهش ضرورت تشکیل دادگاه دریایی را با تمرکز بر ماده ۱۸۸ قانون دریایی بررسی کرده و نشان می‌دهد که تخصصی بودن موضوعات دریایی، تعدد و تنوع دعاوی، ضرورت سرعت در اتخاذ تصمیم‌های قضایی و ویژگی‌های خاص توقیف کشتی، وجود یک ساختار قضایی اختصاصی و پایدار را توجیه می‌کند. بنابراین، ایجاد دادگاه دریایی اختصاصی برای تکمیل نظام حقوق دریایی ایران ضروری است.

« خلاصه مدیریتی

بیان و شرح مسئله

فعالیت‌های دریایی از مهم‌ترین حوزه‌های اقتصادی و تجاری کشورها محسوب می‌شود و به‌طور هم‌زمان با حقوق تجارت، حقوق قراردادها، مسئولیت مدنی، مالکیت، حمل‌ونقل، بیمه، ثبت اموال و مقررات خاص دریایی ارتباط پیدا می‌کند. همین ویژگی موجب شده است که اختلافات دریایی از حیث موضوع، طرفین دعوا، ادله اثبات و آثار اقتصادی، تفاوت قابل توجهی با بسیاری از دعاوی متعارف داشته باشند.

در یک دعوای دریایی ممکن است موضوع اختلاف، مالکیت یا رهن یک کشتی، اعتبار یک قرارداد اجاره کشتی، مسئولیت متصدی حمل در قبال تلف یا خسارت کالا، آثار یک تصادم، هزینه‌های عملیات نجات، خسارات مشترک دریایی باشد. رسیدگی به چنین موضوعاتی صرفاً مستلزم اطلاع از قواعد عمومی حقوق مدنی و آیین دادرسی نیست، بلکه نیازمند شناخت ساختار حقوقی و فنی فعالیت دریایی است.

قانونگذار ایران این ضرورت را بیش از شش دهه پیش مورد توجه قرار داده است. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ پس از تنظیم مقررات گسترده درباره تابعیت و ثبت کشتی، مالکیت، حقوق عینی، رهن، اجاره، کارکنان کشتی، حمل‌ونقل، بارنامه، تصادم، نجات، خسارات دریایی و مسئولیت‌های مرتبط با کشتی، در فصل سیزدهم به‌طور مشخص به «دادگاه دریایی» پرداخته است. ماده ۱۸۸ این قانون وزارت دادگستری را مکلف کرده بود ظرف سه ماه لایحه مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی، حدود صلاحیت آنها و نحوه رسیدگی به تخلفات، اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای قانون را تنظیم کند. [۱]

با وجود این سابقه، تحقق نهادی دادگاه دریایی با تأخیر طولانی مواجه شده است. قانونگذار در سال ۱۳۸۹ بار دیگر در ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مقرر کرد که قوه قضائیه در استان‌های ساحلی محاکم تخصصی را برای رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد. [۲]

مسئله اصلی پژوهش حاضر این است که آیا ساختار موجود، یعنی رسیدگی به دعاوی دریایی از



طریق شعبی از دادگاه‌های عمومی که برای رسیدگی به این دعاوی اختصاص یافته‌اند، می‌تواند پاسخگوی ضرورت تخصصی و مستمر رسیدگی به اختلافات دریایی باشد یا آنکه تحقق هدف ماده ۱۸۸ قانون دریایی مستلزم تشکیل یک مرجع قضایی اختصاصی دریایی است؟

نقطه‌نظرات / یافته‌های کلیدی

نخست، ضرورت تشکیل دادگاه دریایی در حقوق ایران موضوعی جدید نیست. ماده ۱۸۸ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به صراحت تشکیل دادگاه‌های دریایی را پیش‌بینی کرده است. **دوم،** قانون دریایی ۱۳۴۳ صرفاً یک قانون ناظر بر روابط قراردادی کشتی نیست؛ بلکه مجموعه‌ای نسبتاً گسترده از مقررات مربوط به ثبت و تابعیت کشتی، مالکیت، رهن، اجاره، فرمانده و کارکنان، حمل‌ونقل، بارنامه، تصادم، نجات، خسارات مشترک دریایی و مسئولیت‌های ناشی از عملیات کشتی را دربرمی‌گیرد. بنابراین، اجرای مؤثر این قانون با وجود یک مرجع قضایی آشنا با موضوعات تخصصی آن ارتباط مستقیم دارد.

سوم، میان دادگاه تخصصی و دادگاه اختصاصی باید تفکیک کرد. دادگاه تخصصی ممکن است درون ساختار عمومی دادگستری ایجاد شود و همچنان از حیث سازمانی بخشی از دادگاه‌های عمومی باشد، در حالی که دادگاه اختصاصی، مرجعی است که قانونگذار آن را برای رسیدگی به حوزه مشخصی از اختلافات با صلاحیت تعریف‌شده ایجاد می‌کند. در موضوع دریایی، مقصود از دادگاه اختصاصی، ایجاد یک ساختار قضایی مستقل از حیث حوزه صلاحیت و سازمان رسیدگی، در چارچوب دادگستری و تحت نظارت قوه قضائیه است؛ نه ایجاد مرجعی خارج از دادگستری. **چهارم،** ماده ۲۳ قانون سال ۱۳۸۹ گامی مهم در تخصصی‌سازی رسیدگی‌های دریایی بود، اما عبارت «اختصاص محاکم تخصصی» لزوماً به معنای ایجاد ساختار کامل دادگاه دریایی نیست. شعبه‌ای که در کنار سایر صلاحیت‌های قضایی، دعاوی دریایی را نیز رسیدگی می‌کند، از نظر ساختاری با دادگاهی که صلاحیت اصلی و دائمی آن رسیدگی به دعاوی دریایی است، تفاوت دارد.

پنجم، تداوم تخصص قضایی اهمیت ویژه‌ای دارد. در دعاوی دریایی، تجربه انباشته قضایی و آشنایی مستمر قاضی با موضوعات خاص می‌تواند در فهم اسناد حمل، قراردادهای اجاره کشتی،

گزارش‌های فنی، گزارش‌های تصادم، اسناد ثبت کشتی و مسائل مربوط به عملیات دریایی مؤثر باشد.

ششم، ماده ۱۸۹ قانون دریایی نیز در کنار ماده ۱۸۸، وجود کارشناسان امور دریایی را مورد توجه قرار داده و انتخاب آنان را منوط به برخورداری از مدرک علمی اختصاصی، تجربه کافی و تأیید صلاحیت فنی دانسته است. این امر نشان می‌دهد که قانونگذار از همان ابتدا به فنی بودن اختلافات دریایی توجه داشته است.

یافته اصلی پژوهش آن است که ماهیت خاص حقوق دریایی، تنوع موضوعات، اهمیت اقتصادی کشتی و محموله آن، ضرورت سرعت در تصمیم‌گیری، ویژگی‌های خاص توقیف و فروش کشتی، نیاز به کارشناسی فنی و استمرار تخصص قضایی، تشکیل دادگاه دریایی اختصاصی را توجیه می‌کند. در این چارچوب، اختصاص شعب می‌تواند اقدامی مقدماتی و مفید باشد، اما به تنهایی جایگزین ایجاد یک ساختار اختصاصی و پایدار نمی‌شود.

پیشنهاد راهکار تقنینی، نظارتی و سیاستی

راهکار اصلی آن است که تشکیل دادگاه دریایی در نظام قضایی ایران به عنوان یک ضرورت نهادی مورد توجه قرار گیرد و میان «اختصاص شعب تخصصی» و «تشکیل دادگاه اختصاصی دریایی» تفکیک شود. در ساختار مطلوب، دادگاه دریایی باید دارای صلاحیت مشخص و قانونی نسبت به مهم‌ترین دعاوی ناشی از فعالیت کشتی و حمل و نقل دریایی باشد و قضات آن آموزش و سابقه متناسب با حقوق دریایی داشته باشند.

همچنین باید سازوکار استفاده از کارشناسان تخصصی دریایی تقویت شود و در مواردی مانند تصادم، نجات، خسارت کشتی و کالا، عملیات فنی کشتی و ارزیابی خسارات، امکان دسترسی دادگاه به کارشناسان واجد صلاحیت فراهم باشد.

در نهایت، تشکیل دادگاه دریایی نباید صرفاً به تغییر عنوان چند شعبه محدود شود؛ بلکه باید به عنوان ایجاد یک ساختار قضایی تخصصی و پایدار مورد توجه قرار گیرد. تحقق این هدف، اجرای مؤثرتر ماده ۱۸۸ قانون دریایی و پاسخ به نیازهای کنونی فعالیت‌های کشتیرانی و تجارت دریایی را امکان‌پذیر خواهد کرد.



حقوق دریایی از جمله شاخه‌های تخصصی حقوق است که در نقطه تلاقی چند حوزه حقوقی قرار دارد. روابط مربوط به کشتی، حمل و نقل دریایی، مالکیت و بهره‌برداری از کشتی، رهن، حقوق ممتاز دریایی، قراردادهای حمل کالا و مسافر، بارنامه، اجاره کشتی، تصادم، نجات و خسارات دریایی، هر یک دارای قواعد و مفاهیم ویژه‌ای هستند که در بسیاری از موارد با قواعد عمومی حقوق مدنی و تجارت تفاوت دارند.

کشتی نیز برخلاف بسیاری از اموال، صرفاً یک مال با ارزش اقتصادی نیست؛ بلکه وسیله‌ای متحرک برای انجام فعالیت اقتصادی در محیطی خاص است و فعالیت آن با بنادر، مسیرهای دریایی، محموله، کارکنان، فرمانده، متصدیان حمل، مالکان کالا، بیمه‌گران و اشخاص متعدد دیگر ارتباط پیدا می‌کند. به همین دلیل، اختلاف ناشی از یک عملیات دریایی ممکن است به‌طور هم‌زمان واجد جنبه‌های قراردادی، تجاری، فنی و مسئولیت مدنی باشد.

در یک دعوای معمول حمل کالا، برای مثال، ممکن است دادگاه با این پرسش مواجه شود که آیا خسارت کالا ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل بوده است یا خیر. پاسخ به این پرسش گاه مستلزم بررسی وضعیت کشتی، نحوه بارگیری، شرایط نگهداری کالا، مسیر سفر، شرایط آب و هوایی، عملکرد فرمانده و کارکنان و استانداردهای فنی عملیات دریایی است. در دعوای تصادم نیز تعیین مسئولیت ممکن است نیازمند بررسی مسیر حرکت دو کشتی، وضعیت ناوبری، سرعت، علائم دریایی، تصمیم‌های فرمانده و گزارش‌های فنی باشد.

در نتیجه، تخصص در این حوزه تنها به معنای آشنایی با مواد قانونی نیست؛ بلکه به معنای توانایی فهم رابطه میان قاعده حقوقی و واقعیت فنی عملیات دریایی است.

قانونگذار ایران نیز این ویژگی را از دهه ۱۳۴۰ مورد شناسایی قرار داده است. قانون دریایی مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ یکی از مهم‌ترین قوانین خاص ایران در حوزه کشتیرانی است. این قانون در چهارده فصل، موضوعات متعددی از تابعیت و ثبت کشتی تا مالکیت، رهن، اجاره، کارکنان، حمل و نقل، تصادم، نجات و خسارات مشترک دریایی را تنظیم کرده و در فصل سیزدهم با عنوان «دادگاه دریایی» به موضوع مرجع رسیدگی پرداخته است.

اهمیت ماده ۱۸۸ قانون دریایی در همین نقطه آشکار می‌شود. قانونگذار پس از تنظیم مجموعه‌ای از قواعد ماهوی دریایی، در ماده مذکور وزارت دادگستری را مکلف کرده است لایحه مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی و حدود صلاحیت و نحوه رسیدگی آنها را تهیه کند. بنابراین، تشکیل دادگاه دریایی در حقوق ایران یک نیاز جدید یا پیشنهاد صرفاً سیاستی نیست؛ بلکه ریشه در حکم صریح قانونگذار دارد.

با وجود این، گذشت چند دهه از تصویب قانون دریایی موجب نشده است که دادگاه دریایی به معنای یک ساختار منسجم و اختصاصی در نظام قضایی کشور تثبیت شود. در سال ۱۳۸۹ قانونگذار با تصویب قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی، مجدداً در ماده ۲۳ قوه قضائیه را مکلف کرد در استان‌های ساحلی محاکم تخصصی برای رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد.

هر چند این حکم را می‌توان نشانه استمرار اراده قانونگذار برای تخصصی‌سازی رسیدگی‌های دریایی دانست. با این حال، پرسش اساسی آن است که آیا اختصاص شعبی از دادگاه‌های موجود، همان نتیجه‌ای را ایجاد می‌کند که تشکیل دادگاه دریایی اختصاصی ایجاد خواهد کرد؟ پژوهش حاضر بر این فرض استوار است که پاسخ به این پرسش منفی است. اختصاص شعب تخصصی می‌تواند از پراکندگی رسیدگی‌ها بکاهد و تجربه قضایی ایجاد کند، اما در صورت فقدان ساختار اختصاصی، همچنان ممکن است تخصص دریایی در معرض تغییرات سازمانی، جابه‌جایی قضات و تغییر حوزه فعالیت شعب قرار گیرد.

از این منظر، ضرورت تشکیل دادگاه دریایی را باید نه صرفاً از جهت عنوان و ساختار اداری، بلکه از حیث کارکرد قضایی بررسی کرد. پرسش اصلی این پژوهش آن است که چه ویژگی‌هایی در دعاوی دریایی وجود دارد که تشکیل یک مرجع اختصاصی را توجیه می‌کند و ماده ۱۸۸ قانون دریایی چگونه می‌تواند مبنای حقوقی این ضرورت قرار گیرد؟



۲. پیشنهاد تقنینی



۲-۱. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳

مهم‌ترین نقطه آغاز بحث دادگاه دریایی در حقوق ایران، قانون دریایی مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ است. این قانون علاوه بر موضوعاتی همچون تابعیت و ثبت کشتی، مالکیت، رهن، اجاره، حمل‌ونقل، بارنامه، تصادم، نجات و خسارات دریایی، فصل مستقلی را به دادگاه دریایی اختصاص داده است.

ماده (۱۸۸) این قانون مقرر می‌دارد:

«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».

این حکم از دو جهت حائز اهمیت است:

نخست، قانونگذار ضرورت تشکیل مرجع تخصصی دریایی را به صورت صریح پذیرفته است. دوم، قانونگذار تشخیص داده است که تعیین صلاحیت و شیوه رسیدگی به دعاوی دریایی نیازمند مقررات ویژه است و نمی‌توان تمامی مسائل را به قواعد عمومی دادرسی واگذار کرد. ماده (۱۸۹) قانون دریایی نیز به موضوع کارشناسان امور دریایی پرداخته است. توجه هم‌زمان قانونگذار به دادگاه تخصصی و کارشناسی تخصصی نشان می‌دهد که از همان زمان، ماهیت فنی دعاوی دریایی مورد شناسایی قرار گرفته بود.

۲-۲. دوره پس از تصویب قانون دریایی (از سال ۱۳۴۳ تا ۱۳۸۹)

با وجود تکلیف مقرر در ماده (۱۸۸)، تشکیل دادگاه‌های دریایی مطابق ساختاری که قانونگذار پیش‌بینی کرده بود تحقق نیافت. در نتیجه، دعاوی دریایی در چارچوب ساختار عمومی قضایی و براساس قوانین خاص و عام موجود مورد رسیدگی قرار گرفتند. این وضعیت را باید نمونه‌ای از فاصله میان حکم تقنینی و اجرای نهادی آن دانست؛ یعنی قانونگذار

ضرورت یک نهاد تخصصی را شناسایی کرده بود، اما سازوکار سازمانی و اجرایی لازم برای تحقق آن ایجاد نشد.

۳-۲. قانون سال ۱۳۸۹

ماده (۲۳) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مقرر می‌کند:

«قوه قضائیه موظف است در هریک از استان‌های ساحلی محاکمی تخصصی را جهت رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد».

قوه قضائیه نیز متعاقب این حکم، شعبی از دادگاه‌های عمومی و انقلاب در استان‌های ساحلی شمالی و جنوبی کشور را به رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص داد.

این ماده، نشان‌دهنده استمرار سیاست تقنینی تخصصی‌سازی رسیدگی‌های دریایی است، ولی با این حال، ماده مزبور نیز یک نظام جامع برای دادگاه دریایی ایجاد نمی‌کند و درباره بسیاری از مسائل مربوط به سازمان، صلاحیت، شرایط قضات، آیین رسیدگی و توقیف کشتی سکوت می‌کند.

۴-۲. لایحه تشکیل دادگاه دریایی

در ادامه این روند، لایحه تشکیل دادگاه دریایی [۳] در سال ۱۴۰۰ در هیئت وزیران تصویب شد. این لایحه مشتمل بر ۴۹ ماده است و برای طی مراحل قانونی به مجلس شورای اسلامی ارسال شد.

از منظر تاریخی، لایحه را می‌توان پاسخی دیر هنگام به تکلیف مقرر در ماده (۱۸۸) قانون دریایی دانست؛ هر چند میان حکم اولیه سال ۱۳۴۳ و ارائه لایحه فاصله‌ای چند دهه‌ای وجود دارد. بررسی این لایحه چه در کلیات و چه در جزئیات آن نیازمند گزارش مجزایی است که منتشر خواهد شد.

۳. بررسی قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳



قانون دریایی ایران مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳ و اصلاحات بعدی آن (در سال ۱۳۴۴ و ۱۳۹۱) را باید مهم‌ترین قانون پایه در تنظیم روابط حقوقی ناشی از فعالیت‌های دریایی در ایران دانست. این قانون با پرداختن به موضوعاتی همچون تابعیت و ثبت کشتی، حقوق ممتاز، رهن کشتی، باربری دریایی، مسئولیت مالکین کشتی، وظایف و مسئولیت‌های فرمانده و کارکنان، حمل مسافر، تصادم، نجات، خسارات دریایی و دادگاه دریایی، مجموعه‌ای نسبتاً جامع از قواعد ماهوی مرتبط با کشتیرانی را در خود جای داده است.

اهمیت قانون دریایی از این جهت است که «کشتی» را صرفاً یک مال تجاری عادی تلقی نکرده، بلکه برای آن نظام حقوقی ویژه‌ای ایجاد کرده است. مقررات مربوط به تابعیت، ثبت، مالکیت، رهن، حقوق ممتاز و انتقال کشتی نشان می‌دهد که کشتی از منظر حقوقی دارای وضعیت خاصی است و روابط اشخاص نسبت به آن تابع مجموعه‌ای از قواعد اختصاصی است.

۱-۳. تابعیت و ثبت کشتی

قانون دریایی در فصل نخست، مقررات مفصلی را درباره تابعیت و ثبت کشتی پیش‌بینی کرده است. مطابق ماده (۱) کشتی‌های دریایی با شرایط مقرر قانونی می‌توانند به ثبت رسیده و تابعیت ایران و حق برافراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را داشته باشند. مواد (۴)؛ (۸) تا (۱۷) نیز به ترتیب به مرجع صدور گواهی تابعیت، تأسیس اداره مرکزی ثبت کشتی‌ها، درخواست ثبت، اظهارنامه، سند ثبت کشتی، امضای سند، حق الثبت، تغییر ظرفیت، گواهینامه‌های فنی، ثبت موقت و آثار عدم ثبت پرداخته‌اند. بدین ترتیب، قانونگذار از همان ابتدا برای کشتی یک نظام ثبتی خاص ایجاد کرده است.

اهمیت این مقررات در دعاوی قضایی از آن جهت است که وضعیت حقوقی کشتی، مالک آن، تابعیت، ظرفیت، مشخصات فنی و معاملات انجام شده نسبت به آن باید در یک نظام ثبتی تخصصی قابل احراز باشد. به همین دلیل، ماده (۲۰) مقرر کرده است که آراء و قرارهای لازم‌الاجرای دادگاه‌ها که موجب تغییر در حقوق عینی کشتی می‌شوند، در دفتر ثبت کشتی و اسناد آن منعکس شوند.

این مقررات نشان می‌دهد که قانون دریایی، حتی در موضوعات ثبتی نیز به نقش دادگاه دریایی

توجه داشته است؛ بنابراین، دادگاه دریایی از ابتدا صرفاً برای رسیدگی به اختلافات قراردادی یا خسارات دریایی پیش بینی نشده، بلکه قرار بوده است بخشی از اختلافات مربوط به وضعیت حقوقی خود کشتی را نیز پوشش دهد.

۳-۲. مالکیت، انتقال و معاملات کشتی

قانون دریایی در مواد (۲۴) تا (۲۷) مقررات ویژه‌ای برای انتقالات و معاملات کشتی پیش بینی کرده است. مطابق ماده (۲۴) ثبت انتقالات و معاملات مربوط به عین کشتی و در موارد مقرر، منافع آن، الزامی است و فروش، انتقال و رهن کشتی باید در اسناد ثبت و تابعیت آن منعکس شود. این ماده همچنین در خصوص رهن کشتی محدودیت‌هایی برای فروش آن بدون فک رهن، اجازه مرتهن یا تأمین حق وی مقرر کرده است.

وجود چنین مقرراتی سبب می‌شود اختلافات مربوط به مالکیت، انتقال، رهن و حقوق اشخاص ثالث نسبت به کشتی، ویژگی‌های متفاوتی از اختلافات مربوط به اموال دیگر داشته باشد. از این رو، رسیدگی به این دعاوی نیازمند آشنایی با نظام ثبتی و حقوق عینی خاص کشتی است.

۳-۳. حقوق ممتاز دریایی

یکی از مهم‌ترین بخش‌های قانون دریایی، فصل دوم شامل مواد (۲۹) تا (۴۱) است که به حقوق ممتاز اختصاص دارد. ماده (۲۹) برخی مطالبات را نسبت به کشتی و کرایه حمل، دارای وصف ممتاز شناخته است؛ از جمله هزینه‌های دادرسی و حفاظت کشتی، مطالبات ناشی از قرارداد استخدام کارکنان، مطالبات ناشی از نجات و کمک در دریا و خسارات ناشی از تصادم و سایر سوانح کشتیرانی. اهمیت این مقررات در آن است که حقوق ممتاز دریایی مستقیماً با ترتیب استیفای مطالبات از کشتی ارتباط پیدا می‌کند. ماده (۳۰) برای این حقوق نسبت به رهن کشتی و برخی حقوق دیگر، حق تقدم مقرر کرده و ماده (۳۲) نیز نحوه مطالبه حقوق ممتاز و امکان درخواست فروش اموال یا کشتی برای استیفای طلب را تنظیم کرده است.

به‌ویژه ماده (۳۲) نشان‌دهنده ماهیت ویژه دعاوی دریایی است؛ زیرا در صورت احراز شرایط مقرر، موضوع دعوا می‌تواند مستقیماً به فروش قضایی کشتی و توزیع حاصل آن میان طلبکاران منتهی شود. رسیدگی به چنین موضوعی نیازمند شناخت هم‌زمان مقررات مالکیت، حقوق عینی، تقدم مطالبات و قواعد خاص دریایی است.



۴-۳. رهن کشتی

فصل سوم قانون دریایی، از ماده (۴۲) به بعد، به رهن کشتی اختصاص دارد. مطابق ماده (۴۲) کشتی مال منقول شناخته شده و رهن آن تابع مقررات خاص قانون دریایی است؛ همچنین رهن کشتی در حال ساختمان یا کشتی آماده بهره‌برداری باید به موجب سند رسمی انجام شود و قبض نیز شرط صحت رهن نیست.

در ادامه، مواد (۴۳) تا (۵۱) موضوعاتی مانند مندرجات سند رهن، ماهیت حق رهن، تقدم بستانکاران، ثبت معاملات رهن، آثار فروش کشتی مرهونه و نحوه استیفای حقوق مرتهن پرداخته‌اند. این مقررات، مجموعه‌ای از حقوق عینی خاص را ایجاد می‌کنند که حل و فصل اختلافات ناشی از آنها نیازمند آشنایی با ساختار حقوق دریایی است.

۵-۳. باربری دریایی و بارنامه

فصل چهارم قانون دریایی، از ماده (۵۲) به بعد، به باربری دریایی اختصاص یافته است. ماده (۵۲) اصطلاحات اساسی این حوزه، از جمله متصدی باربری، قرارداد باربری، بار، فرستنده، تحویل گیرنده و بارنامه دریایی را تعریف کرده است و سپس مواد (۶۰) تا (۶۵) به مشخصات بارنامه، کیفیت حقوقی آن، تعداد نسخه‌ها، زمان صدور و حقوق دارنده بارنامه پرداخته‌اند. این مقررات حجم قابل توجهی از اختلافات احتمالی میان مالک کشتی، متصدی باربری، فرستنده و تحویل گیرنده کالا را رفع می‌کند. دعاوی مربوط به فقدان یا خسارت کالا، تأخیر در تحویل، اعتبار بارنامه و مسئولیت متصدی حمل، از مهم‌ترین نمونه‌های دعاوی دریایی هستند.

۶-۳. مسئولیت مالک کشتی و تحدید مسئولیت

فصل پنجم قانون دریایی، از ماده (۶۹) به بعد، به مالکین کشتی، حدود مسئولیت و تعهدات آنان اختصاص دارد. مطابق ماده (۶۹) مالک کشتی نسبت به اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز عملیات فرمانده و کارکنان کشتی در حدود مقرر مسئولیت دارد.

قانونگذار سپس در مواد (۷۵) تا (۷۹) موضوع تحدید مسئولیت مالک کشتی را پیش‌بینی کرده است. این مقررات از ویژگی‌های مهم حقوق دریایی محسوب می‌شوند. وجود چنین نهادی نشان می‌دهد که رسیدگی به دعاوی دریایی صرفاً با اعمال قواعد عمومی مسئولیت مدنی امکان‌پذیر نیست و قاضی باید با مقررات خاص مسئولیت دریایی و محدودیت‌های قانونی آن آشنا باشد.

۷-۳. وظایف و مسئولیت‌های فرمانده و کارکنان کشتی

فصل ششم قانون دریایی، از ماده (۸۰ مکرر ۱) و مواد بعدی، به وظایف، مسئولیت‌ها و اختیارات فرمانده و کارکنان کشتی پرداخته است. این مقررات، جایگاه فرمانده را به عنوان عالی‌ترین مقام کشتی در امور فنی، دریانوردی، کارکنان، بار و مسافر مشخص می‌کنند. ماهیت این مقررات نشان می‌دهد که بسیاری از اختلافات دریایی دارای ابعاد فنی و عملیاتی هستند. تشخیص مسئولیت فرمانده در یک حادثه دریایی، ارزیابی نحوه هدایت کشتی یا بررسی رعایت الزامات فنی، غالباً بدون آشنایی با عملیات دریانوردی امکان‌پذیر نیست.

۸-۳. حمل مسافر و مسئولیت متصدی حمل

فصل هشتم و مواد (۱۱۱) به بعد به حمل مسافر و بار اختصاص دارد. این ماده مفاهیمی مانند متصدی حمل، قرارداد حمل، مسافر، کشتی، مدت حمل و حمل و نقل بین‌المللی را تعریف کرده است و در ادامه مواد تا مقررات مربوط به مسئولیت متصدی حمل، تحدید مسئولیت، دعاوی مربوط به صدمات بدنی و فوت مسافر و مرور زمان این دعاوی بیان شده است. این مقررات نیز نمونه دیگری از قواعد خاصی هستند که اجرای آنها مستلزم آشنایی تخصصی با حقوق دریایی است.

۹-۳. اجاره کشتی

مواد (۱۳۵) تا (۱۶۱) این قانون به اجاره کشتی اختصاص دارد که با توجه به گستردگی مقررات مذکور در این مواد؛ لزوم آشنایی تخصصی دادگاه با حقوق دریایی بیشتر آشکار می‌شود.

۱۰-۳. تصادم، نجات و خسارات دریایی

قانون دریایی در بخش‌های مربوط به تصادم و نجات، قواعد خاصی برای تعیین مسئولیت و جبران خسارات ناشی از حوادث دریایی وضع کرده است. این موضوعات از آن جهت اهمیت دارند که تعیین مسئولیت در یک حادثه دریایی غالباً به بررسی عوامل فنی، نحوه هدایت کشتی، وضعیت دریا، اقدامات فرمانده و کارکنان و سایر شرایط عملیاتی نیاز دارد.

در پایان این بخش، مواد (۱۸۴) تا (۱۸۷) به خسارات دریایی اختصاص یافته‌اند. مطابق ماده (۱۸۴) خسارات دریایی به خسارات مشترک و خسارات خاص تقسیم می‌شوند. ماده (۱۸۵) خسارت مشترک دریایی را ناظر به مخارج فوق‌العاده و خساراتی می‌داند که به‌طور ارادی برای



حفظ و سلامت کشتی، مسافر و بار ایجاد شده‌اند. این تقسیم‌بندی، نمونه روشنی از تفاوت مفاهیم حقوق دریایی با قواعد عمومی جبران خسارت است.

۱۱-۳. جایگاه دادگاه دریایی در قانون دریایی

نکته مهم این است که قانون دریایی پس از پیش‌بینی مجموعه گسترده‌ای از قواعد ماهوی، در فصل سیزدهم و در ماده (۱۸۸) به‌طور مستقل موضوع «دادگاه دریایی» را مطرح کرده است. این جایگاه ساختاری اهمیت زیادی دارد؛ زیرا قانونگذار پس از تنظیم قواعد مربوط به کشتی، مالکیت، حقوق ممتاز، رهن، باربری، مسئولیت، حمل مسافر، اجاره؛ تصادم، نجات و خسارات، به ضرورت ایجاد مرجع قضایی متناسب با این مجموعه قواعد پرداخته است.

همچنین ماده (۱۸۹) این قانون، کارشناسان امور دریایی را مورد توجه قرار داده و مقرر کرده است که کارشناسان امور دریایی باید دارای مدرک علمی اختصاصی و تجربه کافی بوده و صلاحیت فنی آنان از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی گواهی شود.

بنابراین، ساختار مواد (۱۸۸) و (۱۸۹) در کنار مقررات ماهوی پیشین، نشان می‌دهد که قانونگذار سال ۱۳۴۳ از یک سو وجود اختلافات تخصصی دریایی را شناسایی کرده و از سوی دیگر برای رسیدگی به آنها هم مرجع قضایی خاص و هم کارشناسی تخصصی را مورد پیش‌بینی قرار داده است.

۴. مبانی قانونی تشکیل دادگاه دریایی در ایران

۱-۴. حکم صریح ماده (۱۸۸) قانون دریایی

مهم‌ترین مبنای قانونی تشکیل دادگاه دریایی در ایران، ماده (۱۸۸) قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ است. این ماده در فصل سیزدهم قانون، تحت عنوان «دادگاه دریایی» قرار گرفته و وزارت دادگستری را مکلف کرده است مقررات مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی، حدود صلاحیت و نحوه رسیدگی به تخلفات، اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای قانون دریایی را تنظیم کند. اهمیت این حکم از چند جهت قابل بررسی است. نخست آنکه قانونگذار اصل تشکیل دادگاه دریایی را به صراحت مورد شناسایی قرار داده است. بنابراین، اصل ضرورت ایجاد مرجع قضایی دریایی در حقوق ایران فاقد سابقه‌ای صرفاً اداری یا سیاستی است و مستند مستقیم قانونی دارد.

دوم آنکه ماده (۱۸۸) صرفاً از تشکیل دادگاه سخن نگفته، بلکه سه عنصر اساسی را نیز مورد توجه قرار داده است: تشکیل دادگاه‌های دریایی، تعیین حدود صلاحیت آنها و تعیین طرز رسیدگی. این امر نشان می‌دهد که مقصود قانونگذار، صرفاً اختصاص چند شعبه از دادگاه‌های عمومی نبوده، بلکه ایجاد چارچوبی قضایی متناسب با ماهیت دعاوی دریایی مورد نظر بوده است. سوم آنکه قلمرو ماده (۱۸۸) بسیار گسترده است. این ماده رسیدگی به «تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون» را مورد توجه قرار داده است. با توجه به گستردگی قانون دریایی و مقررات آن در زمینه ثبت، مالکیت، حقوق ممتاز، رهن، باربری، مسئولیت، حمل مسافر، تصادم، نجات و خسارات دریایی، صلاحیت مورد نظر قانونگذار نیز طبیعتاً باید مجموعه مهمی از دعاوی مرتبط با فعالیت دریایی را دربرگیرد.

۴-۲. ماده (۱۸۹) و ضرورت برخورداری از تخصص کارشناسی

ضرورت تشکیل دادگاه دریایی را نمی‌توان جدا از ماده (۱۸۹) قانون دریایی بررسی کرد. قانونگذار بلافاصله پس از ماده (۱۸۸)، مقررات مربوط به کارشناسان امور دریایی را پیش‌بینی کرده است. این ترتیب نشان می‌دهد که قانونگذار، تخصصی بودن دعاوی دریایی را نه تنها از حیث مرجع قضایی، بلکه از حیث ابزار کارشناسی نیز مورد توجه قرار داده است. در واقع، بسیاری از دعاوی دریایی بدون استفاده از دانش فنی قابل حل نیستند. تشخیص علت تصادم، ارزیابی خسارت کشتی، بررسی عملیات نجات، تشخیص نقص فنی، ارزیابی خسارت کالا و مسائل مربوط به عملیات دریایی، مستلزم استفاده از کارشناسان دارای دانش و تجربه تخصصی است. از این رو، ماده (۱۸۹) مؤید این برداشت است که تشکیل دادگاه دریایی در منطق قانونگذار ۱۳۴۳، بخشی از یک نظام تخصصی رسیدگی بوده است.

۴-۳. ماده (۲۳) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی

مبنای قانونی دیگری که ضرورت تخصصی شدن رسیدگی‌های دریایی را تأیید می‌کند، ماده (۲۳) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ است. این ماده مقرر کرده است که قوه قضائیه در هر یک از استان‌های ساحلی، محاکم تخصصی را برای رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد.



اهمیت این ماده در آن است که قانونگذار پس از گذشت چند دهه از تصویب قانون دریایی، مجدداً ضرورت تخصصی بودن رسیدگی به دعاوی دریایی را مورد تأکید قرار داده است. بنابراین، حکم سال ۱۳۸۹ را می‌توان استمرار یک سیاست تقنینی دانست که ریشه آن در ماده (۱۸۸) قانون دریایی سال ۱۳۴۳ قرار دارد.

با این حال، میان مفهومی که در ماده (۲۳) تحت عنوان «محاکم تخصصی» آمده و مفهوم «دادگاه اختصاصی دریایی» باید تفکیک شود. اختصاص شعب تخصصی از دادگاه‌های موجود می‌تواند موجب تمرکز تجربه قضایی و افزایش آشنایی قضات با دعاوی دریایی شود، اما لزوماً به معنای ایجاد یک دادگاه اختصاصی با صلاحیت مستقل و جامع نیست.

۴-۴. تفاوت دادگاه تخصصی و دادگاه اختصاصی

یکی از مباحث اساسی در بحث ضرورت تشکیل دادگاه دریایی، تفکیک میان دو مفهوم «دادگاه تخصصی» و «دادگاه اختصاصی» است. این دو اصطلاح در ادبیات حقوقی گاه به صورت مترادف به کار می‌روند، اما از حیث ساختاری و کارکردی می‌توان میان آنها تفاوت قائل شد.

دادگاه تخصصی معمولاً به مرجعی گفته می‌شود که در چارچوب ساختار عمومی دادگستری، رسیدگی به موضوع یا مجموعه خاصی از دعاوی را بر عهده می‌گیرد. برای مثال، ممکن است در یک دادگستری عمومی، شعبه‌ای به دعاوی تجاری، خانواده، امور پزشکی یا دعاوی دریایی اختصاص داده شود. در این حالت، شعبه همچنان بخشی از ساختار عمومی دادگستری است و صلاحیت آن در چهارچوب سازمان موجود تعریف می‌شود. تخصص در اینجا عمدتاً از طریق تمرکز پرونده‌ها و انتخاب قضات آشنا با موضوع ایجاد می‌شود.

اما دادگاه اختصاصی مفهومی ساختاری‌تر دارد. در این حالت، قانونگذار مرجعی را برای حوزه مشخصی از اختلافات ایجاد می‌کند و صلاحیت آن مرجع را به صورت خاص تعیین می‌کند. در موضوع دریایی، دادگاه اختصاصی دریایی باید مرجعی باشد که صلاحیت اصلی و مستمر آن رسیدگی به دعاوی دریایی باشد.

البته «اختصاصی بودن» دادگاه دریایی به معنای خروج آن از ساختار دادگستری یا استقلال آن از قوه قضائیه نیست. دادگاه دریایی می‌تواند کاملاً در ساختار قوه قضائیه قرار داشته باشد، اما حوزه صلاحیت آن به صورت قانونی به دعاوی دریایی اختصاص یابد.

تفاوت اصلی بین دادگاه تخصصی و اختصاصی را می‌توان در چهار عنصر مشاهده کرد:

الف) ثبات صلاحیت: در شعبه تخصصی، امکان تغییر مأموریت شعبه یا جابه‌جایی قضات وجود دارد؛ اما دادگاه اختصاصی بر مبنای قانون دارای صلاحیت پایدار است.

ب) تمرکز سازمانی: دادگاه اختصاصی می‌تواند دارای ساختار سازمانی متناسب با موضوع باشد، در حالی که شعبه تخصصی معمولاً در سازمان موجود ادغام شده است.

ج) استمرار تخصص: در دادگاه اختصاصی، تخصص قضایی به ساختار وابسته است و صرفاً به شخص یک قاضی محدود نمی‌شود.

د) امکان طراحی آیین دادرسی متناسب: قانونگذار می‌تواند در دادگاه اختصاصی، صلاحیت، نحوه رسیدگی، کارشناسی و سازوکارهای خاص مورد نیاز حوزه مربوط را به‌طور منسجم تنظیم کند.

۵. ضرورت تشکیل دادگاه اختصاصی به دعاوی دریایی

ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی، قوه قضائیه را مکلف کرده است در هر یک از استان‌های ساحلی محاکمی تخصصی را برای رسیدگی به دعاوی دریایی اختصاص دهد. هر چند این حکم از حیث تقنینی اهمیت زیادی دارد ولی با این حال، «اختصاص شعب» را نباید با «تشکیل دادگاه اختصاصی دریایی» یکسان دانست. شعبه تخصصی در وهله نخست یک راه حل سازمانی برای تمرکز پرونده‌هاست. این راه حل می‌تواند مفید باشد، اما الزاماً تمام نیازهای یک نظام قضایی تخصصی را برطرف نمی‌کند. موارد زیر ضرورت وجود دادگاه اختصاصی برای دعاوی دریایی را آشکارتر می‌سازد.

۱-۵. پیچیدگی فنی دعاوی دریایی

نخستین دلیل برای تشکیل دادگاه دریایی، همانطور که به تفصیل در قسمت سوم این متن بیان شد؛ ماهیت فنی اختلافات است. در بسیاری از دعاوی، دادگاه صرفاً با یک رابطه حقوقی ساده مواجه نیست، بلکه باید رویداد فنی را نیز بازسازی کند.

برای نمونه، در تصادم دو کشتی، تعیین مسئولیت بدون بررسی نحوه حرکت کشتی‌ها و شرایط حادثه ممکن نیست. در دعوای خسارت کالانیز بررسی وضعیت کالا از زمان بارگیری تا تخلیه ممکن است ضروری باشد. بنابراین، قاضی دریایی باید علاوه بر دانش حقوقی، توانایی تحلیل ادله فنی را نیز داشته باشد.



۲-۵. ارزش اقتصادی کشتی

کشتی‌ها معمولاً از اموال با ارزش اقتصادی بسیار بالا محسوب می‌شوند. هر تصمیم قضایی درباره توقیف، رفع توقیف یا فروش کشتی می‌تواند آثار مالی قابل توجهی داشته باشد. در چنین شرایطی، تأخیر در تصمیم‌گیری قضایی ممکن است به زیان مالک، طلبکار، مستأجر، متصدی حمل و حتی صاحبان کالا منجر شود. از این جهت، دادگاه دریایی باید ساختاری داشته باشد که بتواند تصمیم‌های سریع و در عین حال دقیق اتخاذ کند.

۳-۵. ضرورت سرعت در رسیدگی

کشتی برخلاف مال غیرمنقول، ثابت نیست. ممکن است در مدت کوتاهی از یک بندر خارج شده و وارد حوزه قضایی دیگری شود. همین ویژگی، موضوع صلاحیت و توقیف کشتی را حساس می‌کند. اگر طلبکاری بخواهد برای تضمین طلب خود کشتی را توقیف کند، تأخیر ممکن است موجب خروج کشتی از حوزه قضایی شود و در نتیجه، اجرای حق وی دشوار گردد. بنابراین، دادگاه دریایی باید توانایی اتخاذ تصمیم‌های فوری درباره تأمین خواسته، توقیف و رفع توقیف کشتی را داشته باشد.

۴-۵. اهمیت توقیف کشتی

توقیف کشتی یکی از مهم‌ترین دلایل برای ضرورت ایجاد ساختار قضایی تخصصی است. کشتی ممکن است وسیله اصلی فعالیت اقتصادی مالک یا بهره‌بردار باشد و توقیف آن آثار زنجیره‌ای بر قراردادهای حمل، کالاهای موجود، کارکنان و اشخاص ثالث داشته باشد. در نتیجه، قاضی باید میان حق طلبکار برای تأمین طلب و حقوق مالک، بهره‌بردار، صاحبان کالا و سایر ذی‌نفعان تعادل ایجاد کند. این امر مستلزم شناخت ساختار حقوقی کشتی و جایگاه انواع مطالبات دریایی است.

۵-۵. ضرورت کارشناسی تخصصی

ماده ۱۸۹ قانون دریایی یکی از روشن‌ترین مستندات ضرورت تخصص در دعاوی دریایی است. قانونگذار کارشناسان امور دریایی را افرادی دانسته که دارای مدرک علمی اختصاصی و تجربه کافی باشند و صلاحیت فنی آنان نیز تأیید شده باشد.

این حکم نشان می‌دهد که قانونگذار، تخصص دریایی را صرفاً برای قاضی لازم ندانسته، بلکه برای کارشناسی نیز سازوکار ویژه‌ای در نظر گرفته است. بنابراین، دادگاه دریایی مطلوب باید به شبکه‌ای از کارشناسان واجد صلاحیت دسترسی داشته باشد.

۵-۶. جلوگیری از پراکندگی رویه قضایی

یکی دیگر از آثار تشکیل دادگاه دریایی، ایجاد امکان شکل‌گیری رویه قضایی منسجم است. در صورتی که دعوی دریایی در مراجع متعدد و شعب مختلف مطرح شوند، احتمال برداشت‌های متفاوت از مسائل تخصصی افزایش می‌یابد. تمرکز رسیدگی‌ها در یک ساختار تخصصی می‌تواند به ایجاد تجربه قضایی مشترک و انسجام بیشتر در تصمیم‌گیری کمک کند.

۵. جمع‌بندی و پیشنهاد سیاستی



بررسی سابقه تقنینی حقوق ایران نشان می‌دهد که ضرورت ایجاد مرجع قضایی تخصصی دریایی دست‌کم از سال ۱۳۴۳ در نظام حقوقی کشور شناسایی شده است. ماده ۱۸۸ قانون دریایی صراحتاً وزارت دادگستری را مکلف به تهیه مقررات مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی، حدود صلاحیت و نحوه رسیدگی به تخلفات، اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای قانون کرده است. این حکم در کنار ماده ۱۸۹ که نظام کارشناسان امور دریایی را مورد توجه قرار داده، نشان می‌دهد که قانونگذار از همان زمان، اختلافات دریایی را واجد ویژگی‌های تخصصی و فنی دانسته است. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ به یک موضوع محدود نمی‌شود؛ بلکه مجموعه گسترده‌ای از روابط مربوط به کشتی، از ثبت و تابعیت و مالکیت تارهن، اجاره، حمل و نقل، بارنامه، تصادم، نجات و خسارات دریایی را تنظیم کرده است. چنین گستره‌ای به‌طور طبیعی نیازمند سازوکار قضایی متناسب است.

تصویب ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی در سال ۱۳۸۹ نیز نشان داد که ضرورت تخصصی‌سازی رسیدگی‌های دریایی همچنان مورد توجه قانونگذار بوده است. با این حال، میان اختصاص شعب تخصصی و ایجاد دادگاه اختصاصی



دریایی باید تفاوت گذاشت. ایجاد شعب تخصصی می‌تواند در کوتاه‌مدت موجب تمرکز پرونده‌ها و ایجاد تجربه شود، اما به تنهایی پاسخگوی تمام نیازهای ساختاری حقوق دریایی نیست. وابستگی تخصص به اشخاص، امکان تغییر مأموریت شعب، فقدان تمرکز کامل صلاحیت، نبود ساختار مستقل کارشناسی و احتمال پراکندگی رویه، از جمله مسائلی است که ضرورت حرکت از «اختصاص شعب» به سمت «تشکیل دادگاه اختصاصی دریایی» را تقویت می‌کند. در نهایت، ضرورت تشکیل دادگاه دریایی در ایران را می‌توان بر سه پایه اصلی دانست: نخست، حکم صریح و سابقه تقنینی ماده ۱۸۸ قانون دریایی؛ دوم، ماهیت فنی و تخصصی دعاوی دریایی؛ و سوم، ضرورت وجود ساختار قضایی پایدار و منسجم برای اجرای مؤثر قواعد خاص دریایی. بر این اساس، تشکیل دادگاه اختصاصی دریایی را باید تکمیل‌کننده نظام حقوق دریایی ایران دانست. اختصاص شعب تخصصی می‌تواند اقدامی مفید و مقدماتی باشد، اما برای تحقق کامل هدف ماده ۱۸۸ قانون دریایی، ایجاد ساختار اختصاصی، مستمر و تخصصی رسیدگی به دعاوی دریایی ضرورت بیشتری دارد.

منابع و مأخذ

- [۱] قانون دریایی ایران، مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳.
- [۲] قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی ۱۳۸۹/۵/۲۷.
- [۳] لایحه تشکیل دادگاه دریایی، به شماره ثبت ۱۴۹.

عنوان: امکان‌سنجی تشکیل دادگاه دریایی در نظام دادرسی ایران



DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21996>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_12030.html

Publisher: Islamic Parliament Research Center of Iran

گزیده سیاستی

تشکیل دادگاه دریایی به دلیل ماهیت فنی و تخصصی دعاوی دریایی که نیازمند وجود ساختار قضایی پایدار و منسجم برای اجرای مؤثر قواعد خاص دریایی است؛ ضروری می‌باشد.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۵۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir